12
De invloed van de Fransen op de KLM

Aan de orde is het **dertigledendebat** over **de invloed van de Fransen op de KLM**.

De **voorzitter**:
Ik heet de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de minister van Financiën van harte welkom.

☐

De heer **Graus** (PVV):
Mijnheer de voorzitter. Eindelijk is het zover. Ik geloof dat ik dit debat al een jaar geleden heb aangevraagd. De PVV voorspelde de machtsgreep van Air France op KLM al jaren geleden.

De **voorzitter**:
Ik moet u even onderbreken, mijnheer Graus. U hebt dit debat in oktober 2015 aangevraagd.

De heer **Graus** (PVV):
Dat is in ieder geval vorig jaar.

De **voorzitter**:
Maar geen jaar geleden.

De heer **Graus** (PVV):
Oké, u hebt gelijk. Het is in ieder geval een hele tijd geleden. Pogingen heb ik al eerder ondernomen. Dat wilde ik net voorlezen toen u me in de rede viel. Jaren geleden hebben wij dit voorspeld. Ik heb dit debat al voor de vijfde keer aangevraagd. Ik zit er dus echt wel goed mee.

KLM en Schiphol behoren tot de grootste particuliere werkgevers. Beide zijn van nationaal financieel-economisch en sociaal-maatschappelijk belang, los van alle emotie en trots. Daar ben ik blij mee en daar dank ik de Kamerleden ook voor. Wij hebben er met ons allen voor gezorgd dat de kas van KLM hier in Nederland is gebleven. Ik dank daar ook de staatssecretaris voor. Ook zij heeft er haar best voor gedaan.

Het afgelopen jaar heb ik motie na motie ingediend om ergere dingen te voorkomen. Dat is helaas niet altijd gelukt. Een flink deel van onze blauwe zwanen dreigde door Air France-KLM te worden opgeslokt. Ik maak mij daar nog steeds ernstige zorgen over. Daarom stel ik straks een paar vragen aan de regering. Andere partijen zien dat misschien minder, maar ik zie het als ons nationaal belang. Air France heeft echt een poging gedaan om het geld van KLM naar Frankrijk over te hevelen.

Daarnaast zitten wij nog met Transavia. Wat gaat er gebeuren met Transavia? Ik wil keiharde garanties hebben. KLM, Schiphol en de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers houden hun hart vast. Ik verzoek de staatssecretaris om wederom naar Parijs te gaan en keiharde garanties te verkrijgen dat zij niet met nog weer iets anders komen.

Eerst was het die geldkas van KLM. Het is gelukt om die te behouden. Hulde daarvoor. De staatssecretaris hoorde het daarnet niet, omdat zij met haar buurman aan het praten was. Nu moeten wij Transavia 100% onderdeel laten blijven van KLM en niet door mijnheer De Juniac ergens onder laten schuiven in Frankrijk. Dat mag niet gebeuren. Daar wil ik keiharde garanties voor hebben. Ik hoop dat de staatssecretaris mij die kan geven. Ik wil dat er geen zeggenschap over en aandelen van Transavia in Franse handen vallen. Dat is hetgeen ik vraag.

Voor de rest ... Ik zie dat de tijd heel snel gaat. Voor de rest vind ik dat er bij Air France-KLM een oneerlijke verdeling is binnen het Group Executive Committee, zoals dat heet; ik moet het even in het Engels zeggen, mijnheer de voorzitter. Het was altijd een verdeling waarbij er minimaal zes Nederlanders in zaten. Ik begrijp dat nu de verdeling tien tegenover vier is, dus met vier Nederlanders. Wat gaat er gebeuren als dadelijk mijnheer Gräber, de huidige grote man van KLM Cargo, daar weggaat? Ik vraag de regering om te onderhandelen over een betere dan wel gelijke machtsverdeling binnen het Air France-KLM-Executive Committee. Dat wil ik ook.

Voorts wil ik dat de regering beziet op welke manier en met welke financiële dekking de staatsdeelneming in KLM gelijk kan worden gesteld aan het percentage van de Fransen.

Mijnheer de voorzitter, ik weet niet wat er met de tijd aan de hand is, maar daar klopt helemaal niks van.

De **voorzitter**:
Die klopt helemaal. Als het lampje rood wordt, bent u over tijd. Maar ik heb u onderbroken. Ik geef u dus iets de ruimte, maar u moet nu gaan afronden.

De heer **Graus** (PVV):
Zeker, dat is goed.

Ik wil ook dat de regering een duidelijk signaal afgeeft dat structurele hervormingen binnen Air France moeten worden doorgezet in lijn met hetgeen KLM heeft gedaan. KLM heeft drie cao's doorgevoerd, voor grondpersoneel, cabinepersoneel en piloten. Wat hebben de Fransen gedaan? Niets, stakingen; miljoenen, honderden miljoenen aan stakingen. Dat kan niet meer.

Ik wil beide bewindspersonen toch vragen om zich meer in te zetten voor onze nationale trots KLM, ook in het kader van de sociaal-maatschappelijke belangen, economische belangen en werkgelegenheid in Nederland.

Hier moet ik het helaas bij laten.

De **voorzitter**:
Er is een vraag voor u van mevrouw Belhaj.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Nu we hier vanavond zo gezellig bijeen zijn gekomen, wil ik toch nog een vraag stellen aan de heer Graus. Als de heer Graus nu de heer Elbers was, Pieter Elbers, wat zou hij dan doen? Daarnaast proef ik bij de heer Graus een grote

behoefte aan directe betrokkenheid om invulling te geven aan het aandeelhouderschap. Ik ben benieuwd welke middelen de heer Graus ziet die de minister zou kunnen inbrengen vanuit zijn aandeelhouderschap.

De heer **Graus** (PVV):
De eerste vraag is een als-danvraag. Als mijn tante een piemeltje had, zou ze mijn oom zijn. Daar geef ik normaal geen antwoord op. Dat is als-dan. Ik ben mijnheer Elbers niet en ik kan niet namens hem antwoorden. Dat moet u aan mijnheer Elbers vragen.

Op de tweede vraag wil ik wel een antwoord geven. Dat heb ik ook al een paar keer gedaan. Ik heb hierover zelfs een motie ingediend met een dekking. U doelt waarschijnlijk op de financiële dekking als wij aandelen moeten gaan nemen in KLM. Ik weet niet of de woordvoerder daarop doelde; mag ik haar dat ter verduidelijking vragen, mijnheer de voorzitter? 20% van de dekking daarvoor hadden wij uit de opbrengst van ABN AMRO, maar dat is inmiddels een paar maanden geleden. Het is ook achterhaald, want door de Florangewet hebben de Fransen nu al iets van 38% in handen, meen ik. Het is verdubbeld. Wij lopen dus al achter de feiten aan. Vandaar dat ik de vraag nu wat opener heb gesteld. Ik vraag nu de regering om te bezien op welke manier en met welke financiële dekking — ik leg dat neer bij de minister met al zijn honderden ambtenaren; ik heb ze niet — de staatsdeelneming in KLM gelijk kan worden gesteld met het percentage van de Fransen. Dit is dus een vraag die ik nu neerleg. Voor de 20%, waarmee ik zelf ooit gekomen ben, haal ik de dekking uit de verkoop van ABN AMRO. Dat is onze keuze. Die heeft de Kamer toen niet gedeeld; even goede vrienden, maar wij konden het in ieder geval proberen.

De **voorzitter**:
Voordat mevrouw Belhaj haar vervolgvraag stelt, merk ik op dat de heer Elbers de president-directeur van KLM is, zodat de functiebenaming kan worden aangehouden.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Dat wilde ik inderdaad even toelichten. Stelt u zich voor, mijnheer Graus, u bent inderdaad de grote baas van KLM. Dit is geen wat-alsvraag. Je weet het niet; soms kan het bijzonder verlopen in het leven. Ik ben zo benieuwd welke strategische andere keuzes u zou maken vanuit uw positief blijven en vanuit uw positie, en hoe u zich zou verhouden tot Air France. Ik heb een aantal debatten van u gezien en ik heb de indruk dat u vergeten bent dat er een reden is waarom Air France en KLM nu samen zijn. Dat is niet zomaar lekker samenwerken, dat heeft een achtergrond. Mijn vraag is dus: als u nou de grote baas bent van KLM, welke andere strategische keuzes zou u dan maken? Als u niet de baas zou zijn maar als u het verzoekt met het oog op het aandeelhouderschap, wat zijn dan de dingen die u anders zou willen zien, inclusief de aankoop van nog meer aandelen? Dus heel concreet: welke andere strategische keuzes zou u maken?

De **voorzitter**:
Ik verzoek u om in het vervolg via de voorzitter te spreken, mevrouw Belhaj. U hebt mij nu heel veel vragen gesteld die voor de heer Graus bedoeld waren.

De heer **Graus** (PVV):
Nee, mijnheer de voorzitter, ze zijn aan u gesteld. Succes met antwoorden!

De **voorzitter**:
Ik heb wel een mening, maar ik denk dat u ze nu mag beantwoorden!

De heer **Graus** (PVV):
Ik heb dat net ook al gezegd: ik ben niet de grote baas van KLM. Ik ben slechts een klein, dik, kalend mannetje bij de PVV. Je kunt dat soort vragen niet beantwoorden. Ik weet wel dat KLM nooit in Franse handen gevallen was als ik op de goede tijd en plek bij KLM had gezeten. Dat kan ik u garanderen.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Mijnheer de secretaris … Pardon, mijnheer de voorzitter! In de fractie moeten wij u natuurlijk aanspreken met "mijnheer de secretaris"; vandaar mijn verspreking. Excuses.

Voorzitter. Air France-KLM is de grootste luchtvaartonderneming ter wereld in termen van omzet, de derde ter wereld en de grootste van Europa in termen van passagierskilometers en de grootste ter wereld in vrachtvervoer. Dit debat is belangrijk, want de Staat heeft een flink deel van de aandelen van KLM en er is dus een welbegrepen eigenbelang voor ons. Daarnaast is KLM dé pijler waarop de overstapfunctie — de "fonction de connexion", om hier maar eens zinvol Frans taalgebruik te bezigen — van Schiphol is gebouwd. Dat is misschien nog wel belangrijker. Die overstapfunctie is cruciaal voor het hele functioneren van de mainport Schiphol en dus voor de Nederlandse economie. De connectiviteit van Nederland en Schiphol zal in de toekomst alleen nog maar belangrijker worden. Grote bedrijven willen juist hier zitten omdat wij met de hele wereld zijn verbonden. Dat is ons unique selling point — excuses voor het Engels — en daarom staan wij hier vanavond over te discussiëren.

Ruim een jaar geleden ontstond bij het moederbedrijf Air France-KLM het onzalige plan om de financiële soevereiniteit van KLM los te laten. Kort erna kwam er een verklaring dat het allemaal bij het oude zou blijven, maar die verklaring is nog steeds uiterst dun. Dat slechte gevoel dat het nog ergens zweeft en dat die wil er bij de Fransen is, is er dus ook nog steeds. Dat is niet zomaar opgelost met een paar regels tekst. Wat heeft KLM moeten inleveren om toch die eigen kas te mogen behouden? Of gaat het hier echt om een principiële zaak? Kan de staatssecretaris daar iets over zeggen? Het CDA heeft nog steeds het ongemakkelijke gevoel dat het moederbedrijf de kas van KLM als onderpand wil gebruiken. Hebben wij wel enige invloed? De Juniac, de grote baas van de holding, zei in de Volkskrant: als het in de toekomst nodig is om functies over te hevelen, gaan wij daar gewoon opnieuw over in gesprek. Dat terwijl de

staatssecretaris ons vorig jaar maart heeft laten weten dat De Juniac juist heeft gegarandeerd dat er geen functies van Amstelveen naar Parijs zullen gaan. Hoe staat de staatssecretaris daar nu in?

In de zomer van 2015 kwam het bericht dat Frankrijk meer zeggenschap krijgt over het beleid van Air France-KLM. Langdurige aandeelhouders, zoals de Franse staat, krijgen een dubbel stemrecht. Speciaal voor die verandering in de regels heeft de Franse staat zijn belang in Air France-KLM vergroot van 15,9% naar 17,6%, een aankoop van circa 40 miljoen. Met die speciale wet, waarover de heer Graus het ook al had, krijgen aandeelhouders na twee jaar een dubbele stem. De achtergrond is dat Frankrijk Franse bedrijven wil beschermen tegen activistische beleggers, zoals investeringsfondsen, die uit zijn op snelle winst. Wat zijn de gevolgen van deze speciale wet voor ons Nederlanders als aandeelhouders en voor het netwerk van KLM?

Air France heeft KLM ook wel veel gebracht. KLM kon het indertijd niet in zijn eentje en moest fuseren. Wij snappen ook heel goed dat je in een holding moet samenwerken. Als het met de een slechter gaat dan met de ander, moet je elkaar natuurlijk helpen, maar wel als partners aan tafel, niet met de een eronder en de ander erboven. Het mag ook nooit ten koste gaan van het netwerk van KLM.

De heer **Graus** (PVV):
Bij het Air France-KLM Group Executive Committee gaat een belangrijke KLM-man opstappen, Gräber, de baas van de cargo. Wat vindt de heer Van Helvert dat er moet gebeuren? We hebben nog maar vier zeteltjes van de veertien.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik vind dat een heel terechte vraag. Ik heb in juli afgelopen jaar vragen gesteld aan de staatssecretaris, die ons in maart liet weten dat De Juniac niemand meer zal overplaatsen van Amstelveen, dus dat als iemand uit Amstelveen stopt met werken er in Parijs een Fransman wordt benoemd die die Nederlander vervangt. Toch gebeurde dat weer in de zomer. Nu zien we dat Gräber vertrekt. De vraag is of het weer een Nederlander wordt. Wat is de belofte van De Juniac überhaupt nog waard dat het waarschijnlijk een Nederlander zal worden? De heer Graus doelt volgens mij op de salamitactiek van de Franse overheid. Die snijdt steeds een plakje worst af en wij denken dan: och, dat ene plakje worst is niet zo erg. Als we zo doorgaan, zorgt die salamitactiek ervoor dat die worst dadelijk bijna op is. Wanneer stopt de staatssecretaris deze salamitactiek? Zij heeft in juli in antwoord op mijn vragen gezegd dat het zou stoppen, maar het stopt gewoon niet. Transavia is er ook een voorbeeld van.

De heer **Graus** (PVV):
Deelt de heer Van Helvert ook dat de verdeling van die veertien gewoon zeven-zeven moet zijn? Waarom moet het een scheve verhouding worden van tien-vier? Moet dat niet zeven-zeven worden?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Air France is natuurlijk een stukje groter dan KLM, dus ik vind het prima dat er enige evenredigheid in zit. Het aantal in de executive board is van zes naar vier gegaan. In de raad van commissarissen is het vier-vier gebleven, maar is het aantal commissarissen wel uitgebreid. Percentueel is het aantal Nederlanders dus minder geworden. Ook is er nog iemand extra aangeschoven voor de werknemers, een derde voor de Franse werknemers, terwijl er in de raad van commissarissen niemand voor de Nederlandse werknemers zit. Dat is scheef en oneerlijk.

☐

De heer **Monasch** (PvdA):
Voorzitter. Ik wist niet dat de minister van Financiën ook aanwezig zou zijn. Ik heb dus in een kort tijdsbestek mijn hele inbreng omgegooid, want we hebben nog wel een appeltje met hem te schillen.

Dit debat is de vorige keer uitgesteld, omdat we het jaarverslag van de holding moesten afwachten. Het is misschien goed om daar even aan te refereren. Daarin zie je onder andere dat KLM bezig is zijn netwerk uit te breiden, wat een teken is van een gezond bedrijf, en dat er grote meevallers zijn, met name door de lagere kerosineprijs.

Tegelijkertijd zie je in die cijfers dat wanneer er veel meer geld is — dat hoef ik zeker de minister van Financiën niet te vertellen — er makkelijker weer achterover wordt geleund terwijl hervormingen zeer noodzakelijk zijn. Wij hebben in de Kamer meer dan eens aangegeven dat KLM de broekriem lijkt aan te trekken; daar zijn echt maatregelen genomen. Bij Air France was de afkondiging nog niet gedaan of de managers vlogen zonder kleren over straat. Zij moesten hekken over klimmen omdat het personeel van Air France het niet met hen eens was. Vervolgens heeft men, mede onder invloed van het Élysée, besloten om hervormingen uit te stellen. De vraag is nu hoe het staat met die hervormingen bij Air France-KLM, met name bij het Air France-gedeelte. Wij hebben in de krant kunnen lezen dat die reorganisatie daar heel vrijblijvend is ingevuld. Na de verplichtende werking en de duidelijke afspraken die bijvoorbeeld met het personeel van KLM zijn gemaakt, zegt Air France nu: we gaan reorganiseren, maar het is vrijblijvend; wie mee wil doen, die mag meedoen. Dat baart ons natuurlijk grote zorgen. Wij hebben een goede uitleg gekregen waarom de Franse staat het aandelenkapitaal van Air France heeft uitgebreid. Mijn collega van het CDA wees er terecht op dat daarmee toch veel meer invloed van het Élysée op de holding mogelijk is. Als het Élysée zich er zo actief mee bemoeit, bemoeien het Torentje, de Casuariestraat en de Plesmanweg zich er dan ook even actief mee? Het betreft de vestigingen van de minister-president, de minister van Financiën en de staatssecretaris van I en M.

Transavia Frankrijk dreigt in de holding te vallen. Dat verzwakt de positie van KLM. Dat kan bedrijfseconomisch misschien een goede reden hebben, maar het verzwakt wel de positie van KLM en dat is in dit tijdsgewricht geen goed signaal. Hoe zit het met Transavia Nederland? Blijft dat wel apart bij de KLM? Dat is de prijsvechter van KLM aan het worden, maar wordt ook gewaarborgd dat het een KLM-poot blijft?

Ik heb tot slot nog twee vragen. Kan zowel de minister als de staatssecretaris aangeven welke beslissingen op middellange en korte termijn voor het overleven en de voortgang van deze holding worden verwacht, die van belang zijn voor

de invloed van de Fransen op KLM? Wat kunnen wij de komende tijd aan beslissingen verwachten die hierop van invloed zijn? Of zeggen de bewindspersonen dat het goed gaat en dat wij daarover op dit moment geen ingrijpende voorstellen hoeven te verwachten?

De laatste vraag is ook voor beide bewindspersonen, maar ik begrijp dat het kabinet met één mond zal spreken. Is deze constructie op termijn houdbaar, gelet op de strubbelingen en gelet op wat wenselijk is voor ons? Ik deel de zorg van velen in deze Kamer dat we KLM, een Nederlands bedrijf met grote belangen voor onze economie en met de dubbelfunctie met Schiphol, alleen maar hier kunnen houden als het goed bemenst is met Nederlanders die het Nederlandse belang voor ogen houden. Is deze constructie op lange termijn houdbaar?

De **voorzitter**:
Dan is nu het woord aan de heer Smaling van de SP.

De heer **Graus** (PVV):
Voorzitter.

De **voorzitter**:
Mijnheer Graus? U moet wel sneller reageren.

De heer **Monasch** (PvdA):
U wilde mij nog even in beweging krijgen na de copieuze maaltijd!

De heer **Graus** (PVV):
Ik begrijp waarom de heer Monasch zo snel wegschiet. Ik zeg al een paar jaar dat de Staat meer aandeel moet nemen in KLM. Op een gegeven moment heeft de heer Monasch daarover ook de grote broek aangetrokken, of hij moet ontkennen dat het waar is wat er in de media stond. Dan is het wat anders, want over mij wordt ook wel eens onzin geschreven. Dan kan hij dat nu zeggen. Ik heb echter begrepen dat de PvdA dat ook wil. Daarom wil ik graag weten hoe hij daar nu in staat. Misschien heeft hij zich inmiddels weer bedacht, maar dan wil ik het wel even weten.

De heer **Monasch** (PvdA):
Er is om te beginnen een relatie met het feit dat een Kamerlid zo laat uit de bank komt en een Kamerlid al was teruggegaan naar zijn bank. Ik kom echter graag terug om het toe te lichten. Wij hebben hier en op andere plekken gevraagd of de bewindspersonen het in het belang van KLM nodig vinden om het aantal aandelen binnen de holding uit te breiden, mede gelet op het feit dat de Fransen ook hun aandeel hebben uitgebreid. Of vinden de bewindspersonen dat zij voldoende zeggingskracht en zeggingsmacht hebben om het zo te houden? Het gaat niet eens zozeer om het kapitaliseren van het bedrijf, want dat doe je meestal als je aandelen bijkoopt. Ik heb gevraagd of het nodig is vanwege de invloed. Tot op heden hebben de bewindspersonen nog steeds gezegd dat het niet nodig is, omdat zij voldoende vertrouwen hebben in de afspraken en voldoende zeggingskracht en zeggingsmacht hebben in de huidige constructie. Daar ga ik op af en als het vanavond anders is, dan horen we dat wel. Wij houden de vinger aan de pols en volgen het kritisch. Wat dat betreft, sluiten wij de rijen. Het kabinet moet aangeven of het voldoende invloed heeft op het beleid, ja of nee. Daar waren mijn vragen ook op gericht.

De heer **Graus** (PVV):
Uit mijn inbreng en uit mijn reactie op de opmerkingen van de heer Van Helvert blijkt dat er in dat Group Executive Committee een heel scheve verhouding is ontstaan. Ik ben ook benieuwd wie de heer Gräber gaat opvolgen. Mogelijk is de PvdA bereid om met ons allen een motie in te dienen om daar meer invloed te laten gelden, mocht het kabinet niet overstag gaan, zodat het in die verhouding niet nog minder wordt. De Fransen hebben nu al een kleine 40%. Zij kopen zeggenschap en macht en wij zijn alles aan het verliezen. Dat kan niet de bedoeling zijn.

De heer **Monasch** (PvdA):
Twee dingen. Ten eerste gaan wij niet over welke commissaris met welke nationaliteit er komt te zitten en ten tweede wil ik in het algemeen adviseren dat er zo veel mogelijk Nederlanders in de leiding zitten van Nederlandse bedrijven die kernfuncties in de Nederlandse economie vervullen. Dat heb ik ook gedaan toen Royal Bank of Scotland ABN AMRO wilde overnemen. Daar gaan wij misschien niet direct over als Kamer, maar dat is cruciaal als er straks besluiten worden genomen, in dit geval over hoofdkantoren en bezettingen. Kijk naar ABN AMRO. Als er beslissingen over belangrijke investeringen moeten worden genomen, is het prettig als de ene Nederlander de andere Nederlander kan bellen en je niet zoals bij Royal Bank of Scotland, in het geval van ABN AMRO, eerst naar Glasgow moet bellen en een onbekende Schot aan de lijn krijgt. Dat maakt besluitvormingsprocessen moeilijker en dat maakt het ook moeilijker om zaken in ons land te houden. Mijn algemene advies zou zijn om daarvoor te zorgen. Dat zeg ik ook tegen de bedrijven en tegen commissarissen. Ons kent ons en dat helpt in dit soort cruciale bedrijven.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik zie de worsteling die de PvdA ook heeft. In principe — dat zal de staatssecretaris straks ook meer dan eens zeggen in haar betoog — zijn wij niet de board van KLM en niet de board van de holding. Dat weten we allemaal, maar daar gaat het in dit geval niet om. Is de PvdA het met ons eens dat het, als je ziet dat de Franse overheid zich nadrukkelijk bemoeit met Air France en ook met de holding Air France-KLM, van belang is dat dat vanuit ons kabinet ook gebeurt? Misschien moet dat wel chefsache zijn. De minister-president spreekt nu dikwijls met zijn Franse collega, zeker als voorzitter van de Europese Unie. Hij zou in de algemene gesprekken kunnen meenemen, als onderhandelingspunt, dat het de relaties tussen de twee landen, tussen Frankrijk en Nederland, schaadt als dit in Frankrijk zo doorgaat. Is de PvdA het met ons eens dat je dat wel zou moeten inzetten als kabinet?

De heer **Monasch** (PvdA):
Ik heb zojuist — ik ben blij dat ik dat nog even kan toelichten — de drie adressen genoemd: het Élysée en daar tegenover het Torentje en de twee adressen van deze bewindsperso-

nen. Daarmee heb ik aangegeven dat het vanuit Nederland topprioriteit moet zijn. Als de andere staat zich er zo actief mee gaat bemoeien — we weten hoe de Franse staat dat doet — moet er bij ons absoluut een staat van paraatheid zijn. Daar was mijn vraag op gericht. We zullen in de beantwoording van het kabinet horen wat daaruit voortkomt.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mijnheer Monasch. Dan is nu alsnog het woord aan de heer Smaling.

☐

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Leuk, een debat met deze twee bewindslieden die ik, door verschillende oorzaken, toch altijd met landbouw associeer. Geen melkquotering en bijengif vandaag, maar luchtvaart.

Sommige dingen die ik op mijn lijstje had staan, zijn al gezegd. De heer Van Helvert heeft er terecht op gewezen dat KLM op een gegeven moment ook wel baat had bij de holding met Air France. Laat ik ook beginnen met dat te benadrukken. Ik wil echter ook aangeven dat we, als er problemen dreigen of zijn ontstaan niet te calvinistisch moeten zijn en de vinger niet alleen aan de pols moeten houden, maar ook gewoon moeten optreden. Mijn vraag is dus, in navolging van enkele collega's, of de wijze waarop het personeel van Air Franse op het moment omgaat met de situatie de regering ook zorgen baart. In Frankrijk moeten naar onze mening toch echt stappen worden gezet om het bedrijf klaar te stomen voor de toekomst. We zien dat het personeel van KLM toch stevig inlevert arbeidsvoorwaarden en dat dat in Frankrijk niet of nauwelijks gebeurt, dus er is toch wel iets aan de hand.

Wat is de stand van zaken ten aanzien van Transavia? We hebben er een aantal maanden geleden kort over gesproken met de staatssecretaris, toen zij net in functie was. Transavia bestaat dit jaar 50 jaar. Het heeft een lange historie en is een mooi bedrijf. Het was ooit zelfstandig en is later dochter van KLM geworden. Nu dreigt er toch door de holdingstructuur geschoven te worden met onderdelen van Transavia, waardoor we uiteindelijk Transavia (HV), het Nederlandse deel, misschien voor een deel moeten loslaten. De positie van Transavia, die nu weer aan het verbeteren is, wordt misschien ondermijnd doordat het een andere positie in de holding krijgt. Transavia heeft geworsteld met de prijsvechters, met Vueling en easyJet in zekere mate en met Ryanair heel erg. Ik heb nu de indruk dat Transavia nog een kostenniveautje van 10 tot 15% naar beneden moet om weer goed te kunnen draaien. Laten we het vooral koesteren dat Transavia op de goede weg is.

Ik heb nog een paar andere dingen. In de cijfers van KLM heb ik gezien dat er sprake is van een eeuwigdurende achtergestelde obligatie. Ik had daar nog nooit van gehoord, maar de minister van Financiën ongetwijfeld wel. Mijn vraag is of je dit tot het eigen vermogen kunt rekenen. Er staat een vorstelijk bedrag in dat staatje en er zit ook een behoorlijke rente op. Mag je dat als eigen vermogen zien? Dat zou ik op zich een beetje wonderlijk vinden.

Om de grip van de Nederlandse Staat op KLM te verstevigen, zou je eraan kunnen denken om een groter aandelenpakket te nemen. Zijn de voor- en nadelen daarvan goed in kaart? Ik ga hier niet suggereren dat het kabinet zus of zo moet, want het heeft nogal implicaties als je een groter aandelenpakket zou nemen, maar wat zijn daarvan de voor- en nadelen?

Helemaal ten slotte heb ik nog een vraag die lichtelijk buiten de orde is. Van de week stond in de krant dat de Autoriteit Consument & Markt onderzoek doet naar de verhouding tussen Schiphol en KLM. Liggen er klachten van andere, buitenlandse luchtvaartmaatschappijen of is dit een reguliere wijze van onderzoek doen? Ik kan mij namelijk niet voorstellen dat wij, als buitenlandse bedrijven dat via een klacht afdwingen, zoiets ook in het Midden-Oosten zouden doen rondom easyJet.

De heer **Elias** (VVD):
Ik heb even gewacht met mijn interruptie tot de heer Smaling klaar was. Het begin van zijn betoog intrigeerde mij buitengemeen. Hoorde ik hem nou zeggen dat het voor de groep als zodanig noodzakelijk is dat er in ieder geval bij het Franse deel stevig gereorganiseerd wordt, dat de salarissen hier en daar omlaag moeten en dat de personeelsaantallen misschien omlaag moeten? Ik denk dat hij gelijk heeft met die analyse. Als dat zo is, dan kan hij bij uitstek iets bereiken, want zijn contacten met de Franse vakbeweging zullen beter zijn dan die van vele anderen in dit huis. Misschien kan hij die oproep richten tot die Franse vakbonden, zeker het communistische deel daarvan.

De heer **Smaling** (SP):
Het begin van mijn betoog ging over het landbouwverleden van de bewindslieden. Ik dacht dat de heer Elias daarop doelde. Ik zal er eens over denken, maar wij zijn een politieke partij. Wij zijn niet de FNV. Dat lijntje is dus niet zo direct als de heer Elias hier suggereert. Maar je hebt cultuurverschillen tussen Nederland en Frankrijk, net zoals je cultuurverschillen hebt tussen Nederland en om het even welk ander land. Als het erg uit de pas gaat lopen, kunnen wij vrij makkelijk een andere cao afspreken met de betrokkenen van het bedrijf. In Frankrijk gebeurt dat helemaal niet. Dan moet je toch ingrijpen, want anders gaat het scheef en krijg je Swissair-, Sabena-achtige toestanden, wat wij niet moeten willen.

De heer **Elias** (VVD):
Het was beetje een plaagvraagje, maar ik waardeer het dat de heer Smaling er serieus op ingaat. Juicht hij eventuele stevige ingrepen en reorganisaties in het Franse deel van Air France-KLM dus daadwerkelijk toe, of ziet hij in ieder geval dat die noodzakelijk zijn en ondersteunt hij die?

De heer **Smaling** (SP):
Het is een holding met haar eigen verantwoordelijkheid. Ik kan niet meer doen dan de regering ertoe oproepen dan haar invloed zo veel mogelijk aan te wenden om ervoor te zorgen dat de twee bedrijven een beetje gelijk optrekken in de maatregelen die aan deze kant nu wel genomen worden maar aan de andere kant niet voldoende.

☐

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. Laat er geen misverstand over bestaan: ook D66 deelt met de Kamer dat er een groot belang is in KLM, onze nationale luchtvaartmaatschappij. KLM is onderdeel van onze geschiedenis, is van groot belang voor de mainportfunctie van Schiphol, is een voorbeeld van goed werkgeverschap en scoort keer op keer als beste op duurzaamheid. De vraag blijft echter hoe wij het belang van KLM beschermen. Wij hebben gezien dat de resultaten van Air France-KLM verbeteren, maar daarmee zijn wij er nog niet. Blijft de staatssecretaris druk zetten op haar Franse collega's om bijvoorbeeld verdere stakingen te voorkomen, zodat ook Air France zijn fair share bijdraagt?

Als het gaat over de rol van de Staat als aandeelhouder, is D66 als liberale partij terughoudend. Meer bemoeienis met het bedrijf zelf lost de problemen niet op. Ook KLM geeft aan dat zij daar geen behoefte aan heeft. De minister is de aandeelhouder. Ik wil hem wel vragen of er een soort noodrem is, waaraan getrokken kan worden als het echt niet anders kan en de belangen van de mainport in het geding worden. Welke analyse maakt het kabinet nu? Kan dat aan de orde zijn? Welke strategie is er?

D66 vindt dat de regering wel een zeer duidelijke taak heeft wanneer de Franse politiek zich te veel bemoeit met de koers van deze beursgenoteerde onderneming. Dat kan eigenlijk niet en daar moet Nederland ook hard in zijn. D66 is dan ook blij met de proactieve opstelling van de staatssecretaris. Dat schept wederom vertrouwen, maar is zij ook daadwerkelijk hard als het moet?

Dit is direct mijn brug naar een paar vragen over Transavia, waarover ook andere opmerkingen zijn gemaakt. Wat is de laatste stand van zaken? Wordt de governancestructuur van Transavia Nederland nou wel of niet verder veranderd? Zo ja, hoe dan precies? Dreigt er nu een gevaar voor de positie van de homecarrier op Eindhoven of voor de mainportfunctie vanwege de verwevenheid met KLM? Daar wil ik het nu bij laten.

De heer **Graus** (PVV):
Ik heb een opmerking voor de Handelingen. Ik begon mijn betoog namelijk met te zeggen dat dit debat al bijna een jaar geleden is aangevraagd. Dat schijnt toch echt bijna een jaar geleden te zijn, maar dat debat is een keer opgehoogd en aangepast. Ik heb het echt bijna een jaar geleden aangevraagd. Dat wil ik toch even in de Handelingen hebben staan, want anders denken de mensen dat ik niet goed bij mijn hoofd ben.

De **voorzitter**:
Dat zullen de mensen niet snel denken, maar ik heb andere informatie gekregen. Ik kan dat nu niet verifiëren.

De heer **Graus** (PVV):
Dat klopt, want het is een keer aangepast en ook de titel is aangepast, maar ik heb het debat al bijna een jaar geleden aangevraagd. Ik heb het ook al enkele jaren geleden een keer geprobeerd, zoals ik eerder zei.

De **voorzitter**:
Waarvan akte.

☐

De heer **Elias** (VVD):
Voorzitter. Als het niet van mijn spreektijd afgaat, wil ik wel even melden dat het op 26 mei vorig jaar was, maar dat er verwarring was, omdat de heer Graus het debat toen alvast preventief aanvroeg. Later werd het definitief.

Ik wil graag allereerst de hypocrisie in deze Kamer benoemen en de krokodillentranen hekelen die veel partijen over de KLM plengen. Mijn fractie vindt het natuurlijk ook buitengewoon belangrijk dat het goed gaat met de KLM en met Schiphol, om alle economische en sociale redenen die vanavond genoemd zijn. Wij kunnen vanuit Den Haag echter behoorlijk veel doen voor het behoud en de versterking van de KLM, namelijk door oog te hebben voor de spilfunctie van Schiphol en dus ook voor de KLM. Als ik de voorstellen die hier langskomen bezie, zijn veel partijen in dit huis vaak veel meer bezig met het pesten van Schiphol en de luchtvaartwereld dan met het opkomen voor de reële belangen van de omgeving en de omwonenden. In plaats van dat ze zich sterk maken voor de groeiruimte van Schiphol en voor betere bereikbaarheid van de luchthaven over de weg en over het spoor, leggen ze zout op elke geluidslak en op elke milieuslak die voorbijschuift. In plaats van te snoeien in regelgeving en belastingen voor luchtvaartmaatschappijen, zodat Nederlandse luchtvaartmaatschappijen niet nodeloos op achterstand staan ten opzichte van buitenlandse concurrenten, komen ze met nieuwe regels of belastingen aanzetten. Graag dus wat meer meedenken met Schiphol en de KLM en wat minder wetten en geboden aannemen tegen Schiphol en de KLM. Dat zeg ik tegen de collega's, als ze tenminste menen wat ze over de KLM zeggen en het niet alleen maar vroege verkiezingspraatjes voor de vaak zijn.

De **voorzitter**:
De heer Van Helvert voelt zich aangesproken, denk ik.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik vind het wel verrassend, want in de pers, op nu.nl, gebruikt de heer Elias grote woorden richting het kabinet: ze moeten eens optreden daar tegen die Fransen. Hier in de Kamer echter begint de heer Elias — dat is meteen de helft van zijn betoog — met het verdedigen van het kabinet tegen anderen. De heer Elias heeft het over de infrastructuur rond Amsterdam. Als één partij hier altijd gezegd heeft dat het voor de infrastructuur is maar vervolgens keihard daarop bezuinigd heeft, dan is het de VVD zelf, mijnheer Elias. Daar hebt u zelf altijd bij gezeten, met uw prominente rol in de fractie. U bezuinigt hier op infrastructuur. U bezuinigt op wegen en u opent alleen wegen die door vorige kabinetten zijn betaald. Dus zeg niet tegen anderen dat zij niet zorgen voor de infra.

De **voorzitter**:
Mijnheer Van Helvert, het punt is duidelijk. U moet de interrupties kort houden.

De heer **Elias** (VVD):
Ik zal me wel aan het onderwerp van vanavond houden door tegen de heer Van Helvert te zeggen: het CDA was de partij van de vliegtaks, u was de moeder van de vliegtaks, die Schiphol 900.000 passagiers heeft gekost. Uw minister, de heer Eurlings, heeft een memorandum of understanding gesloten, waarmee het recht van de Nederlandse Staat werd opgegeven om KLM terug te kopen. Uw partij heeft geen recht van spreken als het hierover gaat.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Al was Willem van Oranje zelf verantwoordelijk voor al die dingen, dan nog zou ik er een punt van maken. U leest hier uw collega-partijen er de les over dat ze te weinig doen. Voorzitter, de heer Elias leest zijn collega-woordvoerders er de les over dat ze niet zorgen voor goede infrastructuur rondom Schiphol, terwijl het de VVD zelf is die vooraan staat om te bezuinigen op infrastructuur in deze periode. Het is prima als de heer Elias de hele geschiedenis erbij wil halen, maar in deze periode heeft hij een prominente rol binnen de VVD-fractie en bezuinigt de VVD op infrastructuur.

De heer **Elias** (VVD):
Er is niks bezuinigd op de infrastructuur rond Schiphol. U weet gewoon niet waar u het over hebt. Pardon, de heer Van Helvert weet gewoon niet waar hij het over heeft. Als de partijen in deze Kamer niet op elke slak zout zouden leggen als het gaat om de ontwikkeling van Schiphol, zou KLM aanmerkelijk meer profiteren dan van al die mooie praatjes en krokodillentranen. Dat wilde ik gewoon een keer gezegd hebben. Verder herhaal ik de heldere lijn van de VVD: parlementen besturen geen bedrijven en zeker geen luchtvaartmaatschappijen. Daarvan komen namelijk ongelukken.

De heer **Smaling** (SP):
Ik kan me niet zo mooi op zijn Limburgs boos maken als de heer Van Helvert, maar ik zie wel dat de heer Elias de boel een beetje op stang probeert te jagen. Dat vind ik overigens een goede politieke kwaliteit. Je kunt ervan vinden wat je wilt, maar we hebben natuurlijk wel die jarenlange zaken van de Alderstafel achter de rug, waar toch iets uitgekomen is waarover een meerderheid althans tevreden kan zijn.

De heer **Elias** (VVD):
Ik niet.

De heer **Smaling** (SP):
Maar u doet alsof er een totale onvrede onder de partijen heerst over hoe Schiphol en de KLM door ons worden beoordeeld. Ik constateer echter dat we die jaren achter de rug hebben waarin we daar steeds over hebben gepraat. Nu zijn we toch ergens beland, zou ik zeggen.

De heer **Elias** (VVD):
Nee, we zijn beland bij een politiek poldercompromis. Dat heb ook ik uiteindelijk afgestempeld. Daar neem ik politieke verantwoordelijkheid voor. Maar ik heb ook al bij meerdere gelegenheden gezegd dat we dat in de toekomst niet op die manier moeten doen. Omdat we hier in Den Haag zelf te laf zijn om lastige beslissingen te nemen, hebben we het op een buitengewoon kundige en handige manier afgeschoven naar een onderhandelaar. Die is gaan polderen met de hele omgeving en alles wat je er verder bij kan bedenken. Vervolgens zijn ze tot een soort godsvredecompromis gekomen waarvan we uiteindelijk allemaal gezegd hebben: nou ja, ze zijn sinds 2008 bezig; laten we het nou in hemelsnaam maar zo doen. Dat vind ik geen goede manier van politiek bedrijven. Er is een compromis uitgekomen: maximaal 500.000 vliegbewegingen, terwijl Schiphol technisch veel meer aankan. Om die reden gaan we Lelystad doen. Door een deel dat naar Lelystad kan weg te halen, zorgen we ervoor dat er in ieder geval nog groei op Schiphol mogelijk is. Daar is de heer Graus dan weer een groot tegenstander van. Dat compromis ziet er in mijn ogen vrij lelijk uit, maar het is de enige manier om nog iets van de groei op Schiphol te realiseren. Dan kom ik terug op waar we het over hadden. De KLM moet daar ook van profiteren. Wat mij betreft zouden er veel meer vliegbewegingen op Schiphol kunnen zijn. We zouden veel meer ruimte moeten bieden aan mensen die in de buurt van Schiphol wonen en die geen last van het geluid hebben, door goede deals te maken, zodat ze aan het einde van de periode hun huis weer kunnen verlaten en ze het voor lief nemen dat het wat moeilijker te verkopen is. Kort en goed, de boel zit op slot rond Schiphol. Er kan bijna niet meer worden gebouwd. We moeten daar wat minder spastisch over doen.

De **voorzitter**:
Wilt u afronden? Het duurde wat lang.

De heer **Elias** (VVD):
Ik probeerde antwoord te geven op de vraag.

De heer **Smaling** (SP):
Het is een moeilijk compromis tussen bereikbaarheid en overlast in een dichtbevolkte omgeving en de kwaliteit van die omgeving. Het is een kunststukje om dat in goede banen te leiden. De minister van Infrastructuur en Milieu, van de partij van de heer Elias, heeft gisteren een Omgevingswet verdedigd in de Eerste Kamer die er toch juist op ziet dat we dit soort conflicten in goede banen kunnen leiden. Ik verbaas me er dus een beetje over dat de heer Elias hier zo'n nummer maakt, terwijl ik verwacht had dat hij wel tevreden was over hoe het nu geregeld is.

De heer **Elias** (VVD):
Nee, het is geen nummer. Ik vind simpelweg — dat breng ik naar voren — dat we vaak doorslaan in het toegeven aan milieueisen en geluidseisen. Dat mogen we best doen. Als daar een politieke meerderheid voor is, respecteer ik die als rasdemocraat. Ik kan er echter wel van zeggen: als u dat doet, moet u ook voor lief nemen dat een bedrijf als KLM daar mede last van heeft. Dat is alles wat ik zeg. Ik zou graag meer groei zien op Schiphol.

De heer **Graus** (PVV):
Ik heb een paar punten. Ik werd net ergens op aangesproken. De PVV heeft nooit tegen Lelystad gestemd of geageerd. We hebben enkel gezegd: het dreigt een debacle en een financiële mislukking te worden. Door dat gepolder

waar de heer Elias het over heeft, hebben wij gezegd: zorg nou dat Schiphol uitgebreid kan worden tot 600.000 vliegbewegingen. Dan heb je Lelystad niet nodig. Dat hebben wij gezegd. Dat is een heel ander verhaal. We hebben nooit een luchthaven iets in de weg gelegd. Dat wilde ik even gezegd hebben. De heer Elias heeft mij vervolgens niet gesteund toen ik zei dat men voor die 600.000 vliegbewegingen moest gaan en van 1+1 start- en landingsbaan naar 2+2 start- en landingsbanen. Ik deel die Alderstafel met hem, maar ik waarschuwde de heer Elias al veel langer voor die Alderstafel. Ik ben daar vanaf het begin tegen geweest en daar heeft hij ook niet naar geluisterd. Het is af en toe best eens goed om naar een PVV'er te luisteren.

De **voorzitter**:
Dat doen we ook. Uw punt is helder.

De heer **Elias** (VVD):
U haalt twee dingen door elkaar. Ik luister wel, maar neem vervolgens niet over wat u zegt. Dat zijn twee verschillende dingen. Ik ben een realistisch politicus. In de politieke constellatie, zowel van dit kabinet als van deze Kamer, was het compromis van de Aldersvariant, en het beginnen met Lelystad, de enige mogelijkheid om groei voor Schiphol te realiseren. Dat was de enige manier waarop dat kon. Daarom heb ik daarmee ingestemd. Ik had dat veel liever inhoudelijk gesteund, maar daar was geen politieke meerderheid voor. Anders dan u zit ik in het parlement om iets te bereiken en niet alleen maar om lawaai te maken. Dat is het verschil.

De heer **Graus** (PVV):
Ook dat is onzin, want het luchtvaartplan en de luchtvaartvisie die er komen, toekomstbestendig en concurrentieresistent, komen er dankzij de PVV. Dus dit is echt onzin, hoor. Met name op luchtvaart nemen we al jarenlang het voortouw. Ik wil alleen maar gezegd hebben dat alles kan. We klonen schapen, we landen op de maan, we kunnen alles. Maar het lukt niet, mede door het ontbreken van de steun van de VVD. Daarom was er geen politieke meerderheid.

De heer **Elias** (VVD):
Ik heb het uitgelegd. Ik ga het niet twee keer doen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Er ontstond een beetje de indruk dat hier sprake was van een potje populistisch klaverjassen of iets dergelijks. Ik ben eigenlijk een beetje teleurgesteld in de heer Elias. Ik had iets meer verwacht dan het even simpel stellen: ja, meer groei is beter, dat is het allerbeste voor KLM. Ik hoor hem zeggen: ja, iets met milieu en iets met lawaai. Realiseert de heer Elias zich dat dit gaat over heel veel mensen in Nederland en dat heel veel mensen ongelooflijk blij zijn als er een mooie balans wordt gevonden tussen economische groei en milieu? En realiseert hij zich de psychische klachten die mensen uiteindelijk ondervinden van geluidsoverlast? Heeft de heer Elias totaal maling aan zo veel Nederlanders? Dat is namelijk wat ik de heer Elias hoor zeggen.

De heer **Elias** (VVD):
Over populisme gesproken. Maar dat terzijde. Ik heb er wel degelijk oog voor. Ik zeg alleen dat hier en daar de balans wat is doorgeslagen. Dat is alles wat ik zeg. Dat kunnen we verschillend taxeren, maar die belangen houd ik wel degelijk in het oog.

De **voorzitter**:
Mevrouw Belhaj, u liep net terug naar uw plaats, maar u kunt ook bij de microfoon blijven staan. Dat gaat wat sneller.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Af en toe zitten en staan is goed voor de conditie, voorzitter.

Ik proef nu een nuancering, maar ik zou die wel graag wat meer geconcretiseerd willen hebben door de heer Elias. Hij loopt al wat langer mee. Als hij dan zegt dat hij het uit balans vindt, dan lijkt het mij fair dat hij dat ook concretiseert, zodat de mensen weten wat hij precies bedoelt met "gewoon lekker kunnen groeien" in verhouding tot milieu en overlast.

De heer **Elias** (VVD):
Eerst maakt u een karikatuur van mijn woorden en dan gaat u …

De **voorzitter**:
Mijnheer Elias, wilt u via de voorzitter spreken? Dat vraagt u ook als u voorzitter bent.

De heer **Elias** (VVD):
Mevrouw Belhaj maakt eerst een karikatuur van wat ik zeg om die vervolgens te gaan bestrijden. Ik vind wel degelijk dat er een zekere mate van balans moet zijn. Ik vind echter dat die hier en daar is doorgeslagen. Nogmaals, men kan op politieke gronden die keuze maken, maar dan moet men niet daarna krokodillentranen plengen over de KLM en de moeilijke positie waarin die luchtvaartmaatschappij zou zijn gekomen. Overigens vind ik daar wel iets van, maar ik kom er steeds maar niet aan toe om dat te zeggen.

De heer **Monasch** (PvdA):
Ik had me voorgenomen om niet aan het debat deel te nemen, totdat de heer Elias maar doorging en mensen begon te beschuldigen van het huilen van krokodillentranen. Vervolgens blijkt echter dat de enige die krokodillentranen aan het plengen is, de heer Elias zelf is. Want wat doet hij? Hij zegt: ik stemde in de Kamer voor het nieuwe normen- en handhavingskader, oftewel voor een groei tot ruim 500.000 vliegbewegingen, maar dat deed ik omdat er toch een meerderheid voor was. Wat is dat nou voor politiek? Waar is het VVD-voorstel geweest voor 700.000 vliegbewegingen? Daar had hij die hele Alderstafel niet voor nodig. Hij heeft dat voorstel niet ingediend. Kom dan nu niet aan met krokodillentranen door te zeggen: ik heb maar voorgestemd, want er was toch een meerderheid. Wat is dat voor slappe politiek? Kom met een eigen voorstel, dien dat in en stem dan tegen een besluit waar u niet mee in kunt stemmen! Ga niet anderen van krokodillentranen beschuldigen als u zelf zakdoeken tekortkomt.

De heer **Elias** (VVD):
Nee, nee. Het is verbaal buitengewoon aardig wat de heer Monasch doet, maar inhoudelijk klopt het niet. Ik heb het voorstel voor 500.000 vliegbewegingen aan een meerderheid geholpen. Dat was een politiek-realistische keuze. Het was de enige manier om Schiphol nog te kunnen laten groeien. In die constructie van de buitengewoon gewiekste heer Alders zijn we daar op die manier uit gekomen. Ik mag dan wel zeggen hoe dat precies gegaan is. Dat is in de partij van de heer Monasch misschien niet zo gebruikelijk, maar bij ons wel. Wij zeggen het gewoon openlijk als wij ergens moeite mee hebben.

De heer **Monasch** (PvdA):
Die meerderheid was er sowieso gekomen. Dat in de eerste plaats. Dus doe niet de waarheid geweld aan. In de tweede plaats: als u dat dan vindt, dan moet u gewoon met een eigen voorstel komen. U zegt: er was toch al een meerderheid. Daarmee geeft u zelf al aan dat uw fractie daarvoor helemaal niet nodig was. Kom dan dus met een eigen voorstel. Zeg dan: mijnheer Alders, ik accepteer uw hele procedure niet, wij als VVD weten wat goed is en hier ligt het voorstel. U hebt dat voorstel niet eens gedaan. Er is hier nog nooit ook maar één inbreng van de VVD geweest waarin dat voorstel werd gedaan. Dus nogmaals: koop een pak Kleenex en ga uw eigen krokodillentranen afvegen, maar kom niet met dit soort slappe verhalen aan.

De heer **Elias** (VVD):
Ik houd staande dat er zonder de VVD geen meerderheid was geweest voor de keuzes die rond de Alderstafel uiteindelijk zijn gemaakt, voor het hier politiek bezegelen daarvan. Dat zijn gewoon de feiten. En ja, ik voel er helemaal niets voor om hier voorstellen te doen waarvan ik van tevoren al weet dat ze op geen enkele meerderheid kunnen rekenen en het dus niet zullen halen. Dan kies ik liever de realistische weg. Daar geloof ik veel meer in. Datzelfde realisme geeft mij ook in om aan te geven dat ik veel van de dingen die hier vanavond worden gezegd, vind behoren tot de categorie "de overheid moet niet op de stoel van de ondernemer gaan zitten".

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog.

De heer **Elias** (VVD):
Er zijn afspraken gemaakt bij de overname van KLM door Air France in 2004. Die zijn in uitgeklede vorm door de heer Eurlings bevestigd in 2010. Die afspraken komen er kort en goed op neer dat de netwerkkwaliteit van Schiphol gegarandeerd blijft. Daar zullen wij bij nieuwe ontwikkelingen binnen het bedrijf de boel op beoordelen en daaraan zullen wij de staatssecretaris houden.

Ik zei het al: politici besturen de KLM niet. Maar ze horen natuurlijk wel van alles, ook vanuit de binnenkamers van het bedrijf. En ze kijken naar de markt. Dan stellen ook politici dingen vast, die ze uitspreken in zaaltjes op werkbezoek en dus ook in dit parlement. Het lijkt mij vooral van groot belang dat het bedrijf concurrerender moet worden. Zo laat bijvoorbeeld British Airways zien dat het goed mogelijk is om in deze tijd als Europese luchtvaartmaatschappij winstgevend en succesvol te zijn, concurrentie of niet.

Vooral over het Franse deel maken wij ons zorgen, zonder dat wij onmiddellijk instrumenten zien om daar zelf mee aan de gang te gaan en zonder te zeggen hoe en wat er moet veranderen. Wij maken ons echter zorgen over het gebrek aan snelheid en urgentie om tot betere prestaties en lagere kosten te komen. Ik moet nu snijden in mijn tekst, maar heeft de staatssecretaris nog contact met haar Franse collega Vidalies? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de zo gewenste kostenbesparingen vanuit Parijs, waarover ik net nog even met de heer Smaling mocht praten? Wat is er waar van de geruchten dat het Elysée een stroman in de directie heeft benoemd en dat daardoor voor de Franse verkiezingen weinig tot niks terecht gaat komen van hervormingen die eventueel de machtige Franse vakbonden tegen de haren in zouden strijken? Kan de staatssecretaris daar iets meer over vertellen?

Als het mag, wil ik nog één ding tegen de minister zeggen. De brief van 15 maart heeft onze zorgen weggenomen over de optie dat het eigen vermogen van de KLM zou worden opgesoupeerd ten behoeve van de groep. Ik heb echter in het jaarverslag van 2013 gelezen over het beheer van staatsdeelnemingen. Op pagina 20 van dat jaarverslag is ruimte geschonken aan een beschouwing over de reserveringen in het algemeen. Zijn de reserves niet aan de zeer lage kant aan het worden? En is dat niet een van de dingen waar de minister vanuit zijn positie iets mee zou moeten?

De vergadering wordt van 21.22 uur tot 21.27 uur geschorst.

☐

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Ik denk dat het goed is om iets te zeggen over de wijze van beantwoording. Ik zal vooral spreken over het economische belang van KLM, Air France en de netwerkfunctie, over de instrumenten voor invloed op Air France-KLM en over de Transavia-discussie. Dat zijn de zaken waarop ik me concentreer. De minister zal vanuit zijn rol uiteraard de vragen over aandeelhouderschap en governance beantwoorden. Dan weet u welke rolverdeling we in gedachten hebben.

De heer Graus begon met het blauwe hart, en dat is natuurlijk voor velen van ons herkenbaar. Tegelijkertijd ben ik het met een groot deel van de Kamer eens dat Air France-KLM een privaat, beursgenoteerd bedrijf is dat zijn eigen koers moet bepalen. De onderneming is zelf verantwoordelijk voor een structurele verbetering van de financiële resultaten en ook voor een toekomstbestendige strategie. Essentieel voor KLM om een goede positie te verwerven, is het fors snijden in de kosten en het echt verhogen van de productiviteit. Ik kom daar zo nog uitgebreid op terug, maar de heer Elias gaf daarvan in zijn bijdrage een goed voorbeeld. Want we discussiëren veel over KLM, Air France en de holding en de vraag wat daarbinnen allemaal gebeurt, maar de echte concurrentie komt natuurlijk van buiten. Het is dus niet onlogisch om vooral daarnaar te blijven kijken. Daarover zal ik zo iets zeggen in mijn bijdrage. En hoe blauw het hart ook mag zijn — bij sommigen is het ook een beetje rood — we zitten natuurlijk niet in de cockpit. Wij runnen geen van allen deze onderneming; de Kamer niet en ook het kabinet niet. Met die beperking hebben we te maken.

Tegelijkertijd ga ik vanuit mijn verantwoordelijkheid over de borging van de publieke belangen die met Air France-KLM zijn gemoeid. Daarop mag de Kamer mij altijd aanspreken. Dat vind ik ook zeer terecht. Dan gaat het over het netwerk van luchtverbindingen op de mainport Schiphol. En ja, die mainport is voor onze economie van cruciaal belang. Dat zeg ik verschillende leden na. Daar komen heel veel banen uit voort. Dat zijn ook vaak heel goede banen. Het zijn kwalitatief hoogstaande banen met goede arbeidsomstandigheden. Dat is dus ook gewoon belangrijk.

In het afgelopen jaar, 2015, heeft Air France-KLM in de jaarcijfers positieve resultaten behaald. De heer Monasch verwees daar al naar. Er was een nettowinst van 118 miljoen. In 2014 was er inderdaad nog een nettoverlies van 225 miljoen. We kunnen ook vaststellen dat de lage olieprijs daarop natuurlijk een enorme invloed heeft gehad. Dat is een voordeel waar alle luchtvaartmaatschappijen mee te maken hebben. Het verbetert dus alleen al daarom op zichzelf niet de concurrentiepositie van Air France-KLM. Het geeft het bedrijf alleen wel de tijd en de ruimte om noodzakelijke investeringen te doen. De CEO's van Air France-KLM en van KLM, de heren De Juniac en Elbers, hebben beiden bij de presentatie van de cijfers benadrukt dat de onderneming moet doorgaan met kostenbesparing en met verhoging van de productiviteit. Dat is gezien de felle concurrentie waarin de holding zich bevindt, ook echt heel verstandig.

Het gaat er uiteindelijk om dat de positie van Air France-KLM structureel wordt versterkt en dat dit echt met enige voortvarendheid gebeurt. Dat betekent dat het bedrijf in de komende jaren fors de kosten moet reduceren en de productiviteit moet verhogen om gezond en concurrerend te worden en te blijven. Zowel KLM als Air France werkt aan de invulling daarvan. Daar is ook veel discussie over met de vakbonden. Bij KLM zijn medio 2015 nieuwe cao-akkoorden tot stand gekomen. Daarmee zijn de kosten verlaagd. Dat laat onverlet dat ook bij KLM verdere kostenreductie nodig blijft. Het moet geen reden zijn om achterover te gaan leunen. Een aantal KLM-cao's moet ook dit jaar weer worden vernieuwd. Ik hoop dus dat men die lijn kan vasthouden. Dat is belangrijk. Bij Air France is het in 2015 niet gelukt om tot nieuwe akkoorden te komen. Daar verwezen verschillende Kamerleden naar. Daarna zijn er alternatieven op tafel gekomen waar nog steeds over gesproken wordt. Het is inderdaad van heel groot belang — ik zeg dat met de leden — dat ook daar die stappen worden gezet. Dat is absoluut van belang.

De eerste inspanningen van KLM tot nu toe om kosten te verlagen, leiden ertoe dat er ook weer geld is om te investeren en groeien. Dan worden er ook weer nieuwe bestemmingen geopend en dat is uiteraard van groot belang voor onze economie. In de presentatie van de jaarcijfers heeft Air France-KLM laten zien dat groei in 2016 via KLM en Transavia zal verlopen. Ik breng in mijn contacten met mijn Franse collega's ook het belang van de kostenbesparingen onder de aandacht. Verschillende leden hebben daarom gevraagd. Ik geef daarbij uiteraard aan dat wij KLM aanspreken en ik ga ervan uit dat zij ook hun deel van de holding aanspreken. Dat is inderdaad iets wat je in je gesprekken naar voren brengt. De invloed die wij hebben, moeten wij daar ook voor gebruiken.

De Nederlandse overheid speelt op verschillende manieren een rol bij KLM. De overheid heeft bevoegdheden als aandeelhouder, zoals net al is gezegd, en als vergunningverlener voor de landingsrechten en voor de exploitatievergunning. Ook er is een benoemingsrecht voor een Air France-KLM-commissaris. Wij hebben bovendien de staatsgaranties. Natuurlijk is er overleg met de top van Air France-KLM en de Franse regering. Daar verwees ik zojuist al naar.

De heer Elias heeft in zijn bijdrage wel wat gepolitiseerd, maar als je even tussen de regels door leest, stel je vast dat hij ook een paar heel wijze dingen gezegd, namelijk dat wij moeten werken aan optimale randvoorwaarden. Dat klopt. Dat ben ik zeer met hem eens. Om die reden zijn wij nu bezig met de actieagenda Schiphol. Ook gebruiken wij het Europees voorzitterschap. Wij hebben in dat verband een Aviation Summit georganiseerd, waarbij wij onder andere spreken over de mandaten voor bijvoorbeeld onderhandelingen met de Golfstaten.

De heer **Graus** (PVV):
Allereerst wil ik vermelden dat iedere bewindspersoon al jarenlang tegen mij zegt: wij gaan niet over KLM. Maar wij gaan daar wel over, want de Staat heeft aandelen daarin en de Kamer moet daarop controleren. Bovendien hebben wij met een heel grote particuliere werkgever van nationaal belang te maken. Wij gaan hier dus allemaal over.

Ik kom nu op mijn vragen. De staatssecretaris haalde zelf de drie cao's aan die KLM er al doorheen heeft gejast bij het personeel en met medewerking van het personeel. De Fransen hebben niets gedaan. Zij hebben alleen maar gestaakt en dat heeft honderden miljoenen gekost. En de rekening komt vroeg of laat bij KLM te liggen. Dat is echt een zorg. Is de staatssecretaris bereid om, zoals ik heb gevraagd, naar Parijs te gaan en ervoor te zorgen dat Transavia 100% KLM blijft en dat de Fransen nu eens drastische bezuinigingsmaatregelen gaan doorvoeren?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Over Transavia kom ik zo meteen nog uitgebreid te spreken. Ik ben ook nog niet toegekomen aan het beantwoorden van de vragen van de heer Graus daarover. Ik ben regelmatig in Parijs. Zoals gezegd, gebruik ik mijn contacten, ook op regeringsniveau, om de noodzaak te onderstrepen van de bezuinigingen die het hele concern moet doorvoeren. Daar is wat mij betreft geen woord Frans bij. Dat moet, zowel in Parijs als in Amsterdam. Dat moeten wij samen op de agenda blijven zetten. Overigens wil ik er wel op wijzen dat wij, als we naar de staatjes kijken waarop de personeelsaantallen in beeld komen, gelukkig vaststellen dat de holding laat zien dat er minder mensen werkzaam zijn, zowel bij KLM als bij Air France. Er zijn dus wel degelijk stappen gezet, maar het is nog niet genoeg. Dat ben ik met de Kamer eens. Dat moet echt gebeuren. Dat is absoluut noodzakelijk voor het belang van het bedrijf in brede zin.

De **voorzitter**:
Mijnheer Graus, de staatssecretaris heeft zojuist aangegeven dat zij in de beantwoording nog uitgebreid zal terugkomen op uw vragen. U krijgt dan nog alle ruimte. Ik stel voor dat wij de staatssecretaris even de gelegenheid geven om haar verhaal af te maken. Dan krijgt u daarna ruimschoots de gelegenheid om te interrumperen, als dat nodig mocht zijn.

De heer **Graus** (PVV):
Zeker, maar ik wilde alleen zeggen: ze doen niet wat de staatssecretaris en wij willen. Mijn verzoek is dus gewoon ernaar toe te gaan, ze bij de oren te pakken en te zeggen: wij hebben er drie CEO's doorheen gejast, en nu zijn jullie eens aan de beurt. Ze moet daar gewoon eens met de vuist op tafel slaan. Zo heeft ze hier ook de KLM-kas kunnen behouden onder druk van de Kamer. Het moet nu gewoon eens gaan gebeuren.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nogmaals, ik vind het verstandig politieke contacten te gebruiken om waar nodig druk uit te oefenen, zowel in Nederland als in Parijs. Als de heer Graus me dat niet kwalijk neemt, doe ik dat wel op mijn eigen manier. Hij kent mijn effectiviteit, maar dat gaat volgens een net wat andere werkwijze dan die hij doorgaans hanteert. Maar verschil moet er ook zijn. Daarbij blijft het zo dat de Nederlandse regering invloed kan uitoefenen, maar dat wij niet in de cockpit zitten. We hebben het dus niet voor het zeggen. Het is een beursgenoteerd bedrijf. Ik vind dat de Kamer zich die beperking moet realiseren. Daarover verschillen wij, zo zeg ik tegen de heer Graus in alle vriendelijkheid, van mening.

De heer Monasch vroeg welke beslissingen er nog aan komen die ervoor zorgen dat de Franse invloed groter wordt. Bij mijn weten komt er niet nu een besluit aan. Zoals gezegd is het een privaat bedrijf. Zoals verschillende Kamerleden naar voren hebben gebracht, hebben we in 2004 afspraken gemaakt, die we hebben bevestigd in 2010. We hebben op 23 november jongstleden opnieuw een brief daarover aan de Kamer gestuurd. Die afspraken staan wat mij betreft. En ja, de fusie heeft KLM goed gedaan. Er zijn meer bestemmingen gekomen. Dat is ook te zien aan de Monitor netwerkkwaliteit en Staatsgaranties, die wij jaarlijks aan de Kamer sturen.

Mevrouw Belhaj vroeg hoe we de belangen van KLM beschermen. Het behoud van de netwerkkwaliteit is daarbij het echte publieke belang dat aan de orde is. Dat borgen we via Schiphol. KLM speelt daarbij een belangrijke rol. De overheid heeft invloed op borging van die publieke belangen in de diverse rollen. Ik heb ze net al gememoreerd: als aandeelhouder, als vergunningverlener voor onder andere de landingsrechten en de exploitatievergunning van KLM, via het benoemingsrecht van een commissaris, via overleg met de directies van Air France-KLM en KLM, en via overleg met de Franse staat. Air France-KLM is in de eerste plaats zelf aan zet om structureel herstel te realiseren. De Nederlandse en Franse overheid kunnen natuurlijk wel bekijken hoe ze de onderneming kunnen ondersteunen. Dat doen we vooral door optimale randvoorwaarden te creëren waardoor het bedrijf internationaal de concurrentie aan kan gaan. Ik kom daarop in de actieagenda Schiphol, waarin we kijken naar landzijdige bereikbaarheid, kostenproblematiek, de wijze waarop we omgaan met vluchten op Schiphol of op Lelystad. De Kamer krijgt die actieagenda dit voorjaar. Als Europees voorzitter bekijken we wat we op Europees vlak kunnen doen om de positie van de Europese luchtvaart te versterken. We hebben in december jongstleden van de Europese Commissie de Aviation Strategy mogen ontvangen. We hebben daar op 20 en 21 januari tijdens de Aviation Summit op Schiphol uitgebreid over van gedachten kunnen wisselen. Dat gebeurde voor het eerst met de hele Europese luchtvaartsector. Alleen al om die reden was het een heel bijzondere bijeenkomst. Volgens verschillende aanwezigen, ook uit onverdachte hoek zeg ik er maar bij, was het de beste bijeenkomst ooit. Dat gaf wel aan dat er echt veel op de agenda stond.

De heer Monasch vroeg of deze constructie — ik neem aan dat hij de holding bedoelt — op lange termijn houdbaar is. Air France-KLM heeft een duidelijke structuur, waarin ook de Nederlandse en KLM-belangen worden meegenomen. Ik verwijs naar de afspraken die we hebben gemaakt. Die zijn duidelijk. Daarbij speelt onder andere de verlenging van de staatsgaranties in 2010. Die hebben we nogmaals in november jongstleden aan de Kamer bevestigd.

De heer Van Helvert kwam terug op een kwestie die eerder speelde. Hij vroeg wat KLM heeft moeten inleveren om de kas te mogen behouden. Ik heb geen aanwijzingen dat KLM daar iets voor heeft moeten inleveren.

Verschillende leden hebben gevraagd naar de besparingen die noodzakelijk zijn bij Air France. De heren Graus, Monasch en Elias hebben gevraagd welke besparingen er zijn geweest. Er zijn in de afgelopen jaren vier rondes met vrijwillig vertrek geweest bij Air France. Sinds 2010 is het aantal fte's volgens Air France-KLM met 8.000 afgenomen. Bij KLM gaat het om een afname van 1.100 fte's in dezelfde periode. Overigens is de operationele marge van KLM hoger dan die van Air France. Air France werkt nu aan een vijfde ronde vrijwillig vertrek. Eind februari heeft de directie daarover de ondernemingsraad geïnformeerd. Het gaat om een vrijwilligvertrekregeling voor 1.400 werknemers bij het grondpersoneel en 200 bij het cabinepersoneel de komende maanden. Men is in gesprek met de pilotenvakbonden. Air France heeft nog geen overeenstemming met de vakbonden over het verlagen van de lonen en het verhogen van de productiviteit. We kunnen allemaal vaststellen dat dat wel noodzakelijk is. Het is verheugend dat ook de heer Smaling dat vanuit zijn achtergrond hier gezegd heeft. Ik vind dat ook.

De heer Van Helvert vroeg of we wel invloed hebben. Hij verwees naar een potentieel gevaar van de salamitactiek, zoals hij dat noemde. We hebben heldere toezeggingen gekregen. Daar heb ik de Kamer op 23 november over geïnformeerd. Die afspraken staan. Daar ga ik de directie ook aan houden. Helderder dan dat kan denk ik niet.

Bijna alle leden hebben gevraagd naar de stand van zaken bij Transavia en naar wat daar nu gaat gebeuren. Het is bekend dat er binnen Air France-KLM wordt gesproken over een mogelijke wijziging van de governancestructuur. Die governancestructuur heeft een Nederlandse en een Franse tak. Toen de discussie oplaaide ging het om Transavia France. Minister Dijsselbloem en ik hebben de Kamer daar in november uitgebreid over geïnformeerd. Eigenlijk moet je vaststellen dat de situatie tot nu toe sinds november niet gewijzigd is. Er is eigenlijk verder niets gebeurd. KLM heeft mij gemeld dat er geen besluiten zijn genomen over mogelijke aanpassing van de governance. De aandacht gaat op dit moment uit naar het besparen van de kosten en het verhogen van de productiviteit om weer concurrerend te kunnen worden. Dat lijkt mij wijs. Wat dat betreft is dat dossier eigenlijk van november tot nu ongewijzigd gebleven. Men heeft volgens mij bij de presentatie van de jaarcijfers aangegeven dat de prioriteit nu ligt bij het kijken naar

de problematiek van de kosten. Dat was een duidelijk signaal.

De heer Smaling vroeg of het ACM-onderzoek is gestart naar aanleiding van klachten. Omdat de berichtgeving in de krant tot verwarring heeft geleid, lijkt het me goed om te zeggen dat het niet gaat om een nieuw onderzoek van de ACM. In juli 2013 heeft de ACM al aangekondigd dat ze een onderzoek doet naar afspraken tussen Schiphol en KLM. De ACM gaf toen aan dat ze wilde onderzoeken of Schiphol en KLM zich in hun onderlinge relaties aan de Mededingingswet houden. Ik begrijp nu dat dit onderzoek nog steeds loopt. De ACM is toezichthouder en heeft gewoon een onafhankelijke positie. Zolang de resultaten van dat onderzoek niet bekend zijn, kan ik er geen uitspraken over doen en er niet over speculeren. Het is wel belangrijk dat de ACM inmiddels op haar website heeft aangegeven dat er geen formele klachten zijn geweest die aanleiding waren voor het starten van het onderzoek. Dat bleek niet uit het interview. Dat suggereerde iets anders. De aanleiding was het rapport Shared Vision. Meer kan ik er nu niet over zeggen. Wij zullen het nu allemaal moeten afwachten. Ik doe dat maar gewoon rustig.

De heer Elias heeft aangegeven dat het van belang is dat wij vooral kijken naar de randvoorwaarden. Dat ben ik met hem eens. Vanuit de overheid moeten wij randvoorwaarden scheppen waardoor Schiphol en de KLM kunnen blijven groeien. Dat doen wij met de introductie van het nieuwe normen- en handhavingsstelsel, dat afgelopen maand met de Kamer is besproken en dat op 8 maart jongstleden door de Eerste Kamer zonder verder debat is aanvaard. Dat is goed, want het betekent dat wij ook voor de langere termijn duidelijkheid bieden dat er ruimte is voor groei. Voor een deel levert die milieuwinst op. Een deel van de winst gaat terug naar de omgeving. Een ander deel van de winst wordt gebruikt voor het verder ondersteunen van groei. Naarmate vliegtuigen schoner en stiller worden, is er meer ruimte voor groei. Dat is een positieve, innovatieve prikkel in het systeem. Ik denk dat dat heel goed is. In een moeilijke situatie, met veel woningen en met veel mensen die in de omgeving werken en leven, kan toch groei plaatsvinden. Daarbij wordt steeds de balans gezocht. Wij treffen elkaar daarbij niet voortdurend voor de rechter. Dat biedt stabiliteit aan Schiphol, ook voor de lange termijn. Als je voor groei op Schiphol bent — met de heer Elias ben ik daar zeer voor — dan moet je een situatie creëren waarin die groei stabiel kan plaatsvinden. Dat kan niet zonder dat je de omgeving daarin meeneemt. Dat hebben wij gedaan. Ik ben blij met de brede steun voor het normen- en handhavingsstelsel. Ik wil de komende tijd graag in die geest met de Kamer verder werken. Het is uiteindelijk altijd de politiek en niet een tafel die de kaders bepaalt. Dat is volstrekt helder.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik keer even terug naar het vorige onderwerp. Mag ik concluderen dat de bezorgdheid die door verschillende Kamerleden is geuit naar aanleiding van allerlei geruchten over Transavia, niet nodig is?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Wij houden altijd de vinger aan de pols, maar ik moet constateren dat er sinds november geen nieuwe ontwikkelingen zijn.

Tot zover mijn inbreng.

De **voorzitter**:
Er zijn nog een paar interrupties. De heer Van Helvert meldt zich als eerste bij de interruptiemicrofoon.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik heb even gewacht tot de staatssecretaris haar betoog had afgerond. Ik wil terug naar de opmerking dat de staatssecretaris de heer De Juniac aan zijn belofte heeft gehouden dat er geen onderdelen van Amstelveen naar Parijs gaan, dat er geen onderdelen van KLM onder de holding gaan vallen. Ik vind het heel fijn dat de staatssecretaris dat zegt, maar mijn zorg is dat het verleden heeft laten zien dat de staatssecretaris dan niets doet. Intussen heeft er een wissel plaatsgevonden in de persoon van de staatssecretaris, maar in het verleden heeft de staatssecretaris gezegd, ervoor te staan dat er geen zaken van Amsterdam naar Parijs overgaan. Een paar maanden later zien wij dat een Nederlander in de board wordt vervangen door een Fransman. Vervolgens zegt de staatssecretaris tegen de Kamer dat dit toen al afgesproken was. In het begin van dat jaar was de staatssecretaris naar Frankrijk gegaan en had daar een toezegging gekregen. Vier maanden later deed men daar toch iets wat niet de bedoeling was. Dan zegt de staatssecretaris: dat was afgesproken, alleen hadden ze mij dat nooit gezegd. Dan laat je je voor de gek houden. Hoe gaat de staatssecretaris dat anders doen dan de staatssecretaris in het verleden heeft gedaan?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Om te beginnen moet ik een sterretje bij uw opmerking plaatsen. Ik was daar niet bij, dus ik zou moeten navragen of uw veronderstelling wel helemaal klopt. Ik stel vast dat ik meteen na mijn aantreding naar Parijs ben afgereisd om kennis te maken met de heer De Juniac en om nog eens te onderstrepen wat de Nederlands belangen zijn. Dat was het eerste weekend na mijn aantreden. Voortvarender dan dat kan bijna niet.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Absoluut. Daarvoor heb ik al meerdere malen mijn waardering uitgesproken. Ik wil dat gerust nog een keer doen. Ik vind het fantastisch dat de staatssecretaris meteen na haar aantreden naar Frankrijk is gegaan. Dat was heel goed. Daarmee hadden wij ook meteen de eerste positieve twitter over de nieuwe staatssecretaris, die was positief en constructief. Alle lof daarvoor.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Hou dat vast, mijnheer Van Helvert.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Maar daarna zien wij wel dat ze, ondanks de belofte van de staatssecretaris dat dit niet meer zou gebeuren, op verschillende manier toch verdergaan. Transavia is daarvan een voorbeeld. Ik maak mij toch zorgen, hoe sterk het kabinet zich ook openlijk uitspreekt richting Frankrijk en richting de holding dat wij daar niet van gediend zijn en dat dit de

samenwerking tussen Nederland en Frankrijk wellicht kan schaden.

Staatssecretaris **Dijksma**:
We moeten twee dingen onderscheiden. Het belang van Nederland is vooral het netwerkbelang van Schiphol en daarmee ook van KLM. Dat moeten wij bewaken. Daarnaast zijn de wijzigingen in de board echt wel iets anders dan de heer Van Helvert suggereert, namelijk een verschuiving van Amstelveen naar Parijs. Daar komt bij dat je soms openlijk moet spreken en op andere momenten moet je dat achter gesloten deuren doen. Het hangt ervan af of je effectief wilt zijn. Dat laatste is steeds mijn doel.

De heer **Smaling** (SP):
Ik heb nog een vraag over Transavia. De staatssecretaris zegt dat er sinds november geen verandering is. Dat laat een beetje in het midden of er nu iets aan zit te komen of niet. Heeft zij indicaties dat de situatie zo blijft? Kan het HV-deel van Transavia een redelijk stabiele toekomst tegemoet zien of staat er nog van alles te gebeuren? Ik vrees dat er interne concurrentie binnen het bedrijf ontstaat als boventallige Air France-piloten bij Transavia France terechtkomen. Er worden bases geopend in Porto en in Zuid-Duitsland. Dat kan een dynamiek creëren die wel eens impact kan hebben op Transavia Nederland.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ook hier een tweeledig antwoord. Het grootste probleem voor de holding is de concurrentie van de goedkope luchtvaartmaatschappijen van buiten. Daar begint het mee. Het is echt belangrijk om daar een antwoord op te vinden. Verder kan ik niet in de hoofden van de heer De Juniac of de heer Elbers kijken. Ik kan niet zeggen wat precies de volgende stap is. Ik constateer wel dat sinds november, sinds ik het gesprek met beide heren heb gevoerd over onder andere deze kwestie, er geen nader nieuws is. Bij de jaarcijfers is naar buiten gebracht dat dat op dit moment ook niet de belangrijkste prioriteit is. Wat de toekomst brengt, kan uiteindelijk niemand van ons voorspellen, maar wij houden altijd de vinger aan de pols.

De heer **Smaling** (SP):
Ik snap dat je als onderdeel van het bedrijf een kostenslag van 10%, 15% te maken hebt. Dat stop je in de aanblik van je kisten of voor mijn part in de aankleding van stewardessen, maar het belangrijkste is dat je de IT moderniseert, omdat daar de voornaamste slag te maken valt. Dat moet je dan toch kunnen uitvoeren totdat je die inhaalslag op je kosten hebt gemaakt? Als er tussendoor van alles gaat bewegen en schuiven, is het dan toch niet een taak voor de staatssecretaris om te proberen te voorkomen dat dit uit de hand loopt? Zij gaat er niet voor 100% over, maar haar invloed is toch wel zodanig dat zij zich hier hard voor kan maken.

Staatssecretaris **Dijksma**:
We gaan er niet over. Dat is dus nog geen begin van 100%. Uiteindelijk is dit een afweging die het bedrijf moet maken. Wij zullen vanuit het netwerkbelang natuurlijk altijd naar de bewegingen van het bedrijf kijken, want daar mag u mij op aanspreken; daar ben ik ook mee begonnen. Het is van belang dat de hubfunctie van Schiphol op volle sterkte blijft. Ik ben blij om te zien dat die verder versterkt kan worden. Daar zullen wij altijd op moeten toetsen. Verder is het gewoon lastig. De heer Graus zei aan het begin van zijn bijdrage dat het ingaan op als-dansituaties verleidelijk, maar ook gevaarlijk is. Dat ben ik eigenlijk wel met hem eens.

De **voorzitter**:
Over de heer Graus gesproken: die heeft een vraag.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik zag hem al staan!

De heer **Graus** (PVV):
Er gebeuren toch wel wat dingen die wij niet goed in de gaten hebben gehad. Wij hebben het over het Group Executive Committee gehad. Daarin is de verhouding inmiddels naar vier Nederlanders tegenover tien Fransen gegaan. Er is een dame op communicatie toegevoegd door de Fransen. Onze mijnheer Kooijman is vervangen door een Fransman. Wat gaat er met de heer Gräber gebeuren? Daar hebben wij het ook al een paar keer over gehad. In de raad van commissarissen is het aantal Nederlanders wel vier gebleven, maar is men vervolgens van veertien naar vijftien commissarissen gegaan. Dat is natuurlijk ook een manier om de zeggenschap van Nederlanders te ondermijnen! Het schijnt dat er aan Franse zijde ook een derde werknemersvertegenwoordiger is toegevoegd, terwijl Nederland die helemaal niet heeft. Het is dus niet goed aan het gaan.

De **voorzitter**:
U hebt een terechte vraag, voor zover ik dat kan beoordelen, maar de staatssecretaris heeft zojuist aangegeven dat de governancevragen door de minister van Financiën zullen worden behandeld. Ik ga er dus van uit dat hij deze vraag zal beantwoorden.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Hij gaat de heer Graus geheel bedienen!

De heer **Graus** (PVV):
Ik zei dit ook als aanvulling op wat mijn collega Van Helvert net allemaal vroeg over die invloed. Dit is wel een belangrijke aanvulling, die hierbij hoort. Dadelijk zijn wij het vergeten!

De **voorzitter**:
U krijgt zo dadelijk antwoord.

De heer **Elias** (VVD):
De staatssecretaris was klaar, als ik het wel heb. Ik had nog één vraag. De staatssecretaris zegt zeer terecht: kijk naar de boze buitenwereld en let niet alleen op wat er in huis bij Air France-KLM aan de hand is. Ik vind dat natuurlijk een terecht punt, want ik heb het ook gemaakt. De staatssecretaris kijkt ook naar de markt. Die beziet zij ook. Deelt zij mijn zorg over de manier waarop het bedrijf er nu voorstaat en

opereert, met naar het zich laat aanzien toch een remmende functie van de Fransen? British Airways heeft zich tot een ander soort bedrijf weten te transformeren, samen met Iberia, Aer Lingus en Vueling. De nettowinst bedroeg in het derde kwartaal van 2015 1,2 miljard euro. Die bedrijven hebben de slag naar de toekomst gemaakt of zijn die aan het maken, maar het lijkt erop dat Air France-KLM de boot dreigt te missen. Dat is het grote zorgenpunt. Dat wil niet zeggen dat wij nu van a tot z kunnen zeggen hoe het moet, maar voor zover er politieke druk mogelijk is in Parijs, zou die er toch wel maximaal moeten zijn om het bedrijf een beetje vooruit te duwen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik herhaal waar ik mee begonnen ben: voor beide partijen, zowel voor Parijs als voor Amsterdam, is er bittere noodzaak om kosten te reduceren en productiviteit te verhogen, als je de concurrentieslag wereldwijd wilt winnen.

De **voorzitter**:
Dank u. Dan is nu het woord aan de minister van Financiën.

☐

Minister **Dijsselbloem**:
Voorzitter. De staatssecretaris heeft de meeste vragen uitgebreid beantwoord. Voor mij resten nog vragen over de governance en de vermogenspositie van het bedrijf. De laatste vraag was of de minister een noodrem heeft.

Ik hoef het u niet te vertellen, maar de mensen thuis zouden nog kunnen denken dat de Nederlandse Staat aandeelhouder is in Air France-KLM. Dat is niet zo. De Franse overheid heeft van het begin af aan een aandeelhoudersrol in Air France-KLM. Wij hebben alleen aandelen in KLM, dus in de dochter. Wij hebben een aandeel van 5,9% in KLM en particuliere beleggers 0,9%. Alle overige aandelen van ons bedrijf KLM — zo praten wij erover en terecht — worden gehouden door Air France-KLM. Sommigen hebben het economisch eigendom daarvan voor een deel ondergebracht in twee administratiekantoren om redenen die te maken hebben met de landingsrechten, maar de feitelijke aandeelhouderszeggenschap op cruciale punten zit in Air France-KLM. De resultaten van KLM worden om die reden dan ook geconsolideerd in de resultaten en het verslag van de holding. De holding krijgt ook het overgrote deel van de dividenden, als ze er zijn. Het is belangrijk om dit in de gaten te houden. Als je erover praat, moet je wel begrijpen wat je positie is. Onze positie in KLM was vroeger overigens niet heel veel anders. Wij zijn nooit meerderheidsaandeelhouder geweest van KLM. Voor de fusie — sommigen zeggen "overname"; ik laat dat maar even in het midden — hadden wij een aandeel van 14% in KLM. Nu is dat 6%.

De heer Graus zegt dat de Fransen hebben bijgekocht. Dat is waar. De Fransen hadden eerst 15,88% in Air France-KLM en hebben nu 17,58%. Er is een klein stukje bijgekocht in verband met zeggenschap. Er is in Frankrijk een wet aangenomen, overigens niet specifiek voor dit bedrijf. Als je als geduldige belegger langer dan twee jaar aandelen in bezit hebt, dan krijg je daardoor extra zeggenschapsrechten, behalve wanneer de aandeelhoudersvergadering het besluit neemt om die wet niet van toepassing te verklaren. Om dat te voorkomen heeft de Franse overheid bij dit bedrijf en ook bij een paar andere grote bedrijven aandelen bijgekocht om het blokkeren van die Franse wet door de AVA te voorkomen. Dat is gelukt. Die wet is dus van toepassing in heel Frankrijk en ook op Air France-KLM.

Heeft dit de positie van KLM geschaad? Dat geloof ik niet. Is dat een reden voor de Nederlandse Staat om nu ook aandeelhouder te worden, wat we dus niet zijn in de holding Air France-KLM? Naar ons oordeel niet. Zouden er andere argumenten kunnen zijn? Het bedrijf staat er bijvoorbeeld niet goed voor of er zijn problemen en misschien is aandeelhouderschap dan een goede weg. Dan bekijken wij altijd of dat het publieke belang dient. Is het nodig om het publieke belang van Schiphol, de hub en de rol van KLM daarin zeker te stellen? Zou het aandeelhouderschap in de holding toegevoegde waarde hebben? Naar ons oordeel is dat in ieder geval op dit moment niet het geval.

De staatssecretaris heeft heel duidelijk gemaakt wat er moet gebeuren in alle onderdelen van de holding en niet alleen in Frankrijk. Ik ben het zeer met haar eens. Als je dit debat volgt, zou je denken dat het probleem van Air France-KLM Air France is. Als ik als aandeelhouder kijk naar de bedrijfsresultaten en naar vergelijkbare grote bedrijven, dan zie ik dat het probleem van Air France-KLM helemaal niet in Parijs zit. Wij hebben een gezamenlijke vijand en die zit voor een groot deel buiten Europa. Daar zitten de concurrenten. Het bedrijf moet zich daarop aanpassen. Dat is een onvermijdelijke, gezamenlijke opgave voor de Franse poot en de Nederlandse poot. Je kunt zeggen dat wij al zo veel hebben gedaan en zij te weinig. Daar is nog wel een boom over op te zetten. De staatssecretaris noemde de cijfers van wat er al is gebeurd in termen van arbeidsplaatsen. Je ziet dan dat Frankrijk veel meer heeft gedaan in absolute zin en ook in relatieve zin, in de zin van arbeidsplaatsen die inmiddels zijn verdwenen. Er moet echter veel meer gebeuren. Wat moet er aan kostenefficiency per jaar worden gerealiseerd? Beide presteren niet genoeg op dit moment. KLM heeft het het afgelopen jaar iets beter gedaan dan Air France, maar allebei zitten ze onder hun eigen target. Het is niet goed genoeg. Alle concurrenten zijn met hetzelfde bezig: kostenreductie, kostenreductie, kostenreductie. Je moet dus niet alleen je concurrenten bijhouden, maar je moet ze inhalen. Dat zit allemaal niet op aandeelhouderschap en de vijand zit niet in Frankrijk. Sterker nog, we hebben een gezamenlijke uitdaging.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het is een prachtig college van de minister. Ik ben het voor een groot deel met hem eens als hij zegt dat de grootste vijand buiten zit en niet binnen, ware het niet dat dit debat is aangevraagd om dat kleine stukje binnen. We zitten hier bij elkaar om over dat kleine stukje binnen te spreken, want daar kunnen we ook nog wat over zeggen. Ik zou ook gerust nog een debat willen aanvragen over dat andere deel, buiten. Dit debat gaat echter over de interne strijd en waar ik toch wel somber van wordt, is dat op 9 februari de heer De Juniac laat weten dat in de nieuwe plannen de bezuinigingen in het Franse deel nog wel eens zouden kunnen wegvallen. Op zo'n moment gaat er door mijn hoofd dat dat erg lastig wordt, omdat dit de Nederlandse tak niet stimuleert om dat stapje extra te zetten dat misschien ook moet gebeuren. Daar krijg ik graag een reactie op. Ik concentreer mij dus even op het binnenste gedeelte.

Minister **Dijsselbloem**:
Je moet die context wel weten, want anders ben je verkeerde dingen aan het doen. Daarom is het zo belangrijk wat de staatssecretaris heeft gezegd. Wat er moet gebeuren in termen van aanpassing, versobering en kostenreductie, moet in beide onderdelen gebeuren. De heer Van Helvert maakt zich zorgen over de voortgang in Frankrijk. Dat doen de staatssecretaris en ik ook. De afgelopen vier jaar is in Frankrijk in termen van minder fte, ook relatief gezien, meer gebeurd dan in Nederland. Dus, ja jongens ... Sorry, zo mag ik de Kamer niet toespreken. Ik ken de quote van De Juniac niet, maar de staatssecretaris en ik zullen al onze contacten gebruiken. Ik heb ook vaak contact met minister Macron van economische zaken, die houder is van de aandelen Air France/KLM. Mijn collega is het er zeer mee eens dat dit bedrijf zichzelf op orde moet brengen. Dat kan de Staat niet doen, niet van buitenaf en zeker niet met het beperkte aandelenbezit dat wij hebben. De Juniac moet dus geen gas terugnemen, maar gas geven. Die boodschap zullen wij hem blijven geven.

We moeten wel echt een onderscheid maken tussen de board en het executive committee. De board heeft vier Nederlandse stoelen en de Kamer kent de Nederlanders daarin. Dat zijn Van Leede en Van Wijk — hun termijn loopt dit jaar af — Hartman, wiens termijn in 2017 afloopt, en natuurlijk ook nog regeringscommissaris Jaap de Hoop Scheffer, die vorig jaar is herbenoemd. Die stoelen blijven Nederlands.

De opmerking is gemaakt dat de raad zou zijn uitgebreid met extra vertegenwoordigers van de werknemers. Dat is wederom Franse wetgeving en het is dus niet specifiek om de Nederlandse positie in dit bedrijf te verzwakken. Er is weer een nieuwe Franse wet aangenomen. Daar kunnen wij wel van alles van vinden, maar daar gaan we vooralsnog niet over. Ik heb met mijn collega van Economische Zaken gesproken over de vraag of er dan ook de Nederlanders in de board kunnen komen om de Nederlandse werknemers te vertegenwoordigen. Dat is niet uitgesloten. Dat gesprek is nog gaande. Dat vind ik redelijk. Maar er is dus niet een extra werknemerscommissaris in de board gekomen om de invloed van de Nederlanders af te zwakken. Het is een nationale wet in Frankrijk die voor grote bedrijven geldt.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het is goed om te horen dat dat Nederlanders blijven. Ik dank de minister voor dat antwoord. De vraag is echter of de regering wel eens contact heeft met de vier Nederlanders in de board. Dat gebeurt natuurlijk wel met de regeringscommissaris, maar ook met de andere drie? Is er sprake van afstemming en zitten die op één lijn of zou dat beter kunnen?

Minister **Dijsselbloem**:
Ik voel me niet in de positie om het functioneren van de Nederlanders in de board te evalueren. Ik stel ze ook niet aan. Het kabinet gaat over de aanstelling van Jaap de Hoop Scheffer. We zijn zeer tevreden over hem, daarom hebben we hem herbenoemd. Ja, met hem is zeer regelmatig contact. Hij belt met de staatssecretaris en hij belt met mij als het meer gaat over governance-achtige zaken. We spreken elkaar regelmatig. We hebben ook regelmatig in het kabinet met de meest betrokken bewindslieden — de minister van Economische Zaken zit daar bijvoorbeeld ook bij en de minister-president — overleg over de positie van Schiphol en KLM. Vaak hebben we dan ook direct contact met het bestuur en commissarissen, ook van KLM uiteraard. Er is dus intensief overleg. Als het moet, pakken we gewoon de telefoon en spreken we met onze Franse collega's. Die verhouding is, in elk geval wat mij betreft, prima. Als er problemen zijn, bellen we elkaar.

De heer **Graus** (PVV):
Ik hoor Franse wet hier en Franse wet, maar daar doen ze het natuurlijk om. Laten we wel wezen. Ze doen het heel handig allemaal, maar ze eten ons wel de kaas van het brood en dat moeten we niet willen. Ik meen me te herinneren dat er ooit zes zetels waren voor Nederlanders en nu zijn het er nog maar vier. Ik begrijp dat een toezegging is dat die vier in elk geval in Nederlandse handen blijven, dus ook als mijnheer Gräber dadelijk weggaat. Kan de minister dat toezeggen?

Minister **Dijsselbloem**:
Dit is het misverstand dat erin sloop. Ik heb het over de board en de heer Graus heeft het over een functionaris in het executive committee. Daar zijn geen vaste afspraken over Nederlands of Frans. Daar moet kwaliteit vooropstaan. Ik zeg er wel bij — dat vindt de board van Air France-KLM zelf ook — dat er weliswaar geen vaste stoelen voor Nederlanders zijn, maar dat het gegeven de samenstelling van het concern en het feit dat je één grote poot in Frankrijk hebt en één grote poot op Schiphol belangrijk is dat ook in het executive committee, de uitvoerende directie van het bedrijf, Nederlanders zitting hebben. Daar zijn echter geen vaste stoelen of een zetelverdeling.

De heer **Graus** (PVV):
Ik heb het over beide gehad, ook in mijn betoog.

Minister **Dijsselbloem**:
Zeker.

De heer **Graus** (PVV):
Ik heb het echt gehad over de raad van commissarissen en het Group Executive Committee. In beide zitten nog maar vier Nederlanders. Het gaat erom dat in dat Group Executive Committee eerst zes zaten, meen ik. Waarom wordt dat aantal niet terug op peil gebracht? Ik begrijp dat het niet allemaal navenant hoeft te zijn. Ik begrijp ook wel dat Air France wat groter is en wat meer zetels wil hebben, maar het kan toch niet zo zijn dat we daar dadelijk nog meer zetels gaan verliezen? Daar wil ik toch mogelijk een garantie voor hebben. Anders overweeg ik om daarover een motie in te dienen.

Minister **Dijsselbloem**:
Er is echt een verschil tussen het executive niveau en de board. Over de board zijn afspraken. Daarin heeft Nederland vier stoelen. Dat was zo en dat blijft zo. Als er sprake is van een uitbreiding voor werknemers dan zouden wij kunnen vragen — dat hebben we ook gedaan — of het dan niet logisch zo zijn om dat ook voor Nederlandse werknemers

te doen et cetera. Die vier stoelen zijn echter veilig, klaar. Het executive committee is een ander verhaal. Daar staat kwaliteit voorop. Dat vind ik bij zo'n groot bedrijf echt het allerbelangrijkst. Het is belangrijk dat er ook voelhorens, kennis en netwerken zijn in Nederlandse deel van het bedrijf. Dat er Nederlanders in zitten, is dus belangrijk. Als het aantal nog verder zou afnemen, deel ik de zorg van de heer Graus. Dat zou gewoon niet goed zijn, omdat zo'n belangrijk deel van het concern in Nederland is gevestigd. Er zijn echter geen garanties. De heer Graus kan moties indienen, maar die garantie krijgt hij niet van ons. Daar hebben we helemaal geen zeggenschap over. Ik deel zijn opvatting dat het belangrijk is dat ook op executive niveau de Nederlanders hun visie, netwerk en kennis van de Nederlandse situatie kunnen inbrengen. Die moeten gewoon worden ingebracht, ook op dat niveau.

Het betoog van de heer Graus begon overigens met de stelling dat wij ons de kaas van het brood laten eten. Dat begrijp ik gewoon niet. Als je terugkijkt op de ontwikkeling van KLM sinds de bedrijven ineen zijn geschoven, zie je dat het gewoon uitstekend heeft gedaan.

De **voorzitter**:
Tot slot, mijnheer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
Dat klopt. Dat deel ik ook met de minister. KLM doet het al decennialang uitstekend en dat is juist onze grote zorg. We hebben een heel mooie brief gehad over het verdampen van het eigen vermogen, met een heel mooie uitleg. Ik denk dat wij dadelijk voor een groot deel gaan meebetalen aan wat er nu in Frankrijk niet gebeurt. Al die miljoenen kosten van die stakingen en die machtige organisaties daar, komen als we niet oppassen allemaal op het bordje van KLM te liggen. Dat is mijn grote zorg. Laat ik even terugkomen op waar ik het over had. Ik heb inderdaad een motie liggen. Die gaat niet over die raad van commissarissen. Dat heb ik uiteraard niet gedaan. Ik heb hier wel een motie in mijn hand over dat Group Executive Committee, omdat ik vind dat daar wel beter onderhandeld kan worden. Dat verzoek kunnen wij toch echt bij de regering neerleggen. Zij kunnen toch proberen te onderhandelen? Daar is toch niks mis mee?

Minister **Dijsselbloem**:
Ik kan alvast een preadvies geven: dat gaan wij niet doen. Het is wel belangrijk dat de Nederlandse poot er gewoon is op het uitvoerende niveau, ook vanwege de kennis, de ervaring en het netwerk in Nederland. Dat zal de staatssecretaris ook benadrukken als daar aanleiding toe is, maar wij gaan daar niet over onderhandelen. Zo werkt het gewoon niet. Kwaliteit staat voorop. En ja, daar moeten verhoudingsgewijs ook voldoende Nederlanders in zitten, maar er zijn geen vaste aantallen en geen vaste stoelen en wij gaan daar niet over onderhandelen. Zo zal het gewoon niet gaan. Overigens heeft Air France-KLM in de pers hierover gezegd dat het zijn intentie is om het aantal Nederlanders op dat niveau op peil te houden en de verhouding daarin niet te wijzigen. Dat lijkt mij een positieve indicatie. Wij gaan dat volgen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik heb een verhelderende vraag, omdat anders het verkeerde beeld ontstaat dat het heel erg belangrijk is dat wij in de executive committee genoeg Nederlanders hebben. Als wij bijvoorbeeld zes, zeven Nederlanders hebben met een zwaar socialistische achtergrond, waar overigens niks mis mee is, die totaal andere ideeën hebben dan wat wij graag willen voor KLM, zouden wij dan theoretisch gezien een omgekeerd effect kunnen krijgen? Zou dat de ondergang van het bedrijf kunnen betekenen? Is per se elke Nederlander in staat om een goede bedrijfsvoering te waarborgen, wat de heer Graus zo belangrijk vindt? Bereikt die motie dan eigenlijk niet het omgekeerde?

Minister **Dijsselbloem**:
De stelling dat een socialist per definitie geen bedrijf kan runnen, kan ik natuurlijk niet delen. Als dat de vraag van mevrouw Belhaj is, dan is het antwoord nee. Als haar vraag is of kwaliteit voorop moet staan, dan is het antwoord ja. Zo begon ik ook. Ik zei: de mensen van het executive committee moeten gewoon van goede kwaliteit zijn. Dat is in het belang van het hele bedrijf, ook van KLM. Ik heb ook gezegd dat ik het belangrijk vind dat daar ook de Nederlandse kennis, ervaring en het Nederlandse netwerk aanwezig is, want een groot deel van het bedrijf staat daar. Dat begrijpt elk bedrijf. Dat is gewoon bedrijfsbelang. Als men dat niet begrijpt, dan zullen wij dat nog een keer uitleggen.

De heer **Monasch** (PvdA):
De minister somt mooi op dat er allerlei wet- en regelgeving in Frankrijk is, die niet zozeer gericht is op KLM als wel op allerlei bedrijven in algemene zin. Maar illustreert hij daarmee niet precies de zorg die hier in de Kamer heerst? Want Frankrijk heeft die cultuur om er op alle plekken voor te zorgen dat de Franse belangen vooropstaan. De staatssecretaris refereerde er al aan: wij zijn zo gek dat wij de Autoriteit Consument & Markt de vrije hand geven om te gaan bekijken of Schiphol en KLM elkaar niet te veel helpen. Daar moet je eens in Frankrijk mee aankomen! Daar is de hele structuur er juist op gericht om elkaar zo veel mogelijk te helpen. Illustreert het feit dat de Fransen dat soort regelgeving hebben, niet dat wij ontzettend alert moeten zijn? De minister wees erop dat er vele vijanden zijn. Zorgt de Franse staat niet eerst voor Parijs en alles wat daaraan hangt, waardoor KLM weleens het kind van de rekening kan zijn? Deelt de minister de zorg die wat mij betreft vooral juist daarop is gericht; niet zozeer richting KLM impliciet als wel de hele cultuur van de Franse staat en zijn bedrijfsleven?

Minister **Dijsselbloem**:
Nee, dat deel ik niet. Als dat echt zo was, dan zou KLM in de afgelopen ruim tien jaar structureel achteruit hebben geboerd. Het tegenovergestelde is het geval. Wel is het probleem in Frankrijk dat het, gegeven het sociale klimaat en de rol van de vakbonden, veel trager en moeizamer gaat om belangrijke hervormingen in zo'n bedrijf door te voeren. Dat zien wij nu. Desalniettemin zijn daar, als ik terugkijk op de afgelopen vier jaar, relatief meer banen verloren gegaan en wegbezuinigd dan bij KLM. Dat was nodig en onvermijdelijk. Het kan dus wel. Het gaat moeizaam. Het gaat met een hoop drama gepaard soms. Dat vinden wij raar in het Nederlandse poldermodel. Het kan en het moet. Zo kijk ik

ertegen aan. Overigens is Air France een Frans bedrijf, dat valt onder Franse wetgeving. Daar kunnen wij van alles van vinden, maar dat is denk ik niet het punt van de heer Monasch.

De heer **Monasch** (PvdA):
De minister wees erop dat we moeten kijken waar nou echt het probleem zit; de vijand zit niet zozeer in Parijs, maar die zit elders. Als je dan ziet dat de Fransen zo veel problemen hebben om hun bedrijf lean-and-mean te maken, is de zorg van mijn fractie, die ik hier bij velen proef, dat, als dat te lang duurt, de Franse staat de beschermingsconstructies die ze voor haar bedrijfsleven heeft opgebouwd, juist in een sterkere positie zal zetten. Waar staan dan de Nederlandse overheid richting het KLM-deel in die holding?

Minister **Dijsselbloem**:
Wij zijn nooit eigenaar geweest van KLM. Dat zijn we nu ook niet. We hebben een klein aandeel. De Fransen zijn ook geen eigenaar van Air France, of van Air France-KLM. Zij hebben daar ook een minderheidsaandeel in. De Fransen kijken natuurlijk ook naar het strategisch belang van hun luchthaven en hun grootste carrier, net zoals wij dat doen. Ik blijf de stelling overeind houden dat er sprake is van een gezamenlijk doel, van een gezamenlijke vijand of concurrent buiten het bedrijf en van een gezamenlijke agenda die moet worden uitgerold. Ja, we moeten erop letten dat het ook aan de Franse kant gebeurt, want dat onderdeel is zo groot dat het natuurlijk een impact zou hebben op het bedrijf als geheel als daar niks zou gebeuren. Daar zit de zorg van de heer Monasch. Er gebeurt, in tegenstelling tot het beeld dat sommigen hier hebben, wel degelijk wat aan de Franse kant. Het gaat te langzaam, maar het is de afgelopen jaren ook te langzaam gegaan bij KLM. Wij zijn heel trots op KLM. We willen misschien niet horen dat ook KLM de aanpassingen en de kostenbesparing te langzaam heeft doorgevoerd. Ook het afgelopen jaar heeft KLM het eigen target van een kostenbesparing van 1,5 procentpunt niet gerealiseerd. Aan beide kanten moet er dus een tandje bij. Nogmaals: de concurrenten doen dat wel. We moeten letten op de echte concurrent en niet alleen maar bezig zijn met de interne verhoudingen.

De heer **Smaling** (SP):
Tegelijkertijd zegt Eurocommissaris Bulc dat ze geen buitenlandse partijen wil verbieden, maar wil dat wij zelf nieuwe markten opzoeken. Als landen in het Midden-Oosten via staatssteun hun vliegmaatschappijen de Europese markt op krijgen, voeren wij toch gewoon een achterhoedegevecht. Voor Ryanair geldt op een andere manier hetzelfde. Er is dus wel een gezamenlijke vijand, maar hij wordt niet bestreden; niet door de regering en niet door de bedrijven zelf.

Minister **Dijsselbloem**:
Dat debat moet de heer Smaling echt met de staatssecretaris voeren, want anders kom ik op haar beleidsterrein. Dat helpt de Kamer niet en komt het debat zeker niet ten goede. Ik stel wel vast dat andere grote Europese carriers er beter in slagen. Dat is toch een feit, waarop ook de heer Elias wees.

De **voorzitter**:
Mijnheer Smaling, ik denk dat de minister een terecht punt maakt. U kunt uw vraag nog een keer stellen in de tweede termijn. Het is aan de staatssecretaris om daarop te antwoorden. We gaan niet heel de tijd stuivertje wisselen. Die beurt is nu geweest.

De heer **Smaling** (SP):
Dan zal ik mijn vervolgvraag stellen.

De **voorzitter**:
Die gaat wel over het beleidsdeel van de minister?

De heer **Smaling** (SP):
Ja. Ik wil weten of er een ideaal aandeelhouderschap is, want de minister heeft het aandelenpercentage genoemd dat wij in KLM hebben en het aandeel dat de Fransen hebben in de totale holding. Is er een niveau van aandeelhouderschap dat ideaal zou zijn om een mate van zeggenschap in het geheel te hebben die ook voldoende power biedt om de zaak te beïnvloeden?

Minister **Dijsselbloem**:
Voor ons geldt dat het feit dat we aandeelhouder in KLM zijn en dat de structuur is zoals ze is, inclusief de administratiekantoren, alles te maken heeft met landingsrechten. In allerlei verdragen die Nederland heeft, zijn landingsrechten vastgelegd. Daarvoor is het van belang dat het om een Nederlands bedrijf gaat. Dat is vormgegeven door de twee Nederlandse administratiekantoren en door een deel Nederlands aandeelhouderschap. Daarmee is het een Nederlands bedrijf. Dat is de belangrijkste motivatie geweest, en die is tot op de dag van vandaag valide, om aandeelhouder in KLM te zijn. Gegeven de situatie in het bedrijf voegt aandeelhouderschap in Air France-KLM vanuit de Nederlandse Staat op dit moment helemaal niets toe. Het probleem moet gewoon binnen het bedrijf worden opgelost. Als wij daar 5%, 10%, of, zoals de Fransen, een nog groter aandeel in zouden kopen, zou daarmee het probleem niet zijn opgelost. Er is ook geen liquiditeitsprobleem. Het bedrijf staat niet op omvallen, het heeft geen financieringsprobleem. Het probleem zit in de efficiency; de concurrentieslag moet worden gewonnen. Het aandeelhouderschap ziet veel meer op de relatie met de bilaterale akkoorden en de landingsrechten.

De heer **Graus** (PVV):
Ik wil toch graag een reactie van de minister hebben op wat bijvoorbeeld professor Jaap de Wit, hoogleraar vervoerseconomie aan de Universiteit van Amsterdam, heeft gezegd. De minister zal hem vast kennen.

Minister **Dijsselbloem**:
Nee.

De heer **Graus** (PVV):
De beste man stelt dat Air France te log en te conservatief en het brekebeen van KLM is. Zo zijn er nog wel wat mensen, maar ik noem even deze ene. Ik begrijp wat de minister

ermee bedoelt als hij zegt dat we moeten oppassen voor buitenaf, de Turken en de Verenigde Arabische Emiraten, de luchtvaartmaatschappen en de airports daar. Dat begrijp ik allemaal, maar nu gaat het even over het debacle tussen KLM en Air France. Door deskundigen worden deze dingen ook echt gezegd. Professor Jaap de Wit is niet de eerste de beste; die kunnen we toch niet zomaar negeren.

Minister **Dijsselbloem**:
Dat laatste durf ik niet te zeggen. Ik ken de zeer hooggeleerde heer niet. Mijn analyse heb ik gegeven. Er is geen sprake van een debacle tussen Air France en KLM. Air France en KLM moeten beide de buikriem aanhalen. Ze moeten hogere kwaliteit tegen lagere kosten leveren. Dat moeten ze heel snel doen, want de concurrentieslag gaat razendsnel. Met de vinger naar de een of de ander wijzen helpt daarbij niet.

De heer Elias heeft nog gevraagd naar een stroman in de Air France-KLM-directie. Zo heb ik de vraag toch goed begrepen? Ik weet niet waar het over gaat. Het is mij niet bekend. Er is sprake geweest van een stroman van de Franse regering. Iemand die als personeelsmanager werkzaam was op het ministerie van de Franse premier, is inderdaad overgestapt naar de functie van directeur personeelszaken van het bedrijf. Van wat ik uit de krant heb vernomen, had deze persoon een cv dat daarbij past. Ik heb dat niet gezien als een "stroman". Ik neem aan dat het over die benoeming ging. Dat is dus gewoon een gekwalificeerd iemand met ervaring op dat terrein.

Door de heer Elias is er ook gevraagd of de vermogenspositie niet mager en zorgwekkend is. Ja en nee. Ik begin met KLM. KLM heeft geen negatief eigen vermogen. Het eigen vermogen van Air France-KLM was eind 2014 wel negatief. Eind 2015 was dat weer verbeterd naar 273 miljoen. Het eigen vermogen van KLM was eind 2013 — ik dacht dat de heer Elias daarover sprak — 1,6 miljard en is eind 2014 gedaald naar 9 miljoen. Daar hebben we een brief over gestuurd. Dat heeft heel veel te maken met de waardering van pensioenverplichtingen versus het pensioenvermogen. Beide zijn natuurlijk geraakt door de lage rentestand, maar per saldo op een negatieve manier. Natuurlijk is een laag eigen vermogen op de langere termijn zorgelijk, maar zoals gezegd: er is geen liquiditeitsprobleem. KLM genereert voldoende cashflow zodat alle schuldeisers kunnen worden betaald en er ook investeringen kunnen worden gedaan. Daarmee wordt ook aan de bankconvenanten voldaan. Er zijn dus op dat punt geen problemen. Voor de lange termijn moet het vermogen natuurlijk gewoon weer aangesterkt worden. Het zou voor de pensioenen ook helpen als de rente dan stijgt. Dat was wat ik wilde zeggen over de vermogenspositie.

De heer Smaling heeft nog een vraag gesteld over de eeuwigdurende achtergestelde obligatie. Kan die worden opgeteld bij het eigen vermogen? In het openbare jaarverslag, dat hij vast gelezen heeft, wordt gemeld dat de holding in april 2015 een eeuwigdurende achtergestelde obligatie van 600 miljoen heeft uitgegeven. Conform de boekhoudregels is dat eigen vermogen, omdat het eeuwigdurend is. Het wordt dus inderdaad gekwalificeerd als eigen vermogen. Daarmee is de balans weer versterkt.

Tot slot heeft mevrouw Belhaj gevraagd naar de noodrem, het noodscenario. Nee, dat heb ik niet. Ik heb eerder wel gezegd dat het uitbreiden van ons aandelenbelang of een aandeel nemen in Air France-KLM op dit moment geen publiek belang dient. Dat raakt niet de kern van het probleem. Tegelijkertijd zeg ik: mocht het bedrijf in de toekomst echt in de problemen komen en zichzelf niet meer kunnen financieren, dan zou het denkbaar zijn dat we er tijdelijk, op welke manier dan ook, voor zorgen dat het bedrijf overeind blijft terwijl het plan voor sanering en herstructurering, dat nog steeds nodig is, dan versneld wordt uitgevoerd. Dat is echter echt een noodscenario. Dat heb ik al eerder in de media gezegd. Ik sluit dat niet uit vanwege het enorme strategische belang van KLM en Schiphol. Maar nu aandelen nemen in het een of het ander zou echt helemaal niets bijdragen. Het zou misschien zelfs de druk eraf halen en het signaal geven dat de overheid het geld er wel in stopt. De overheid gaat het geld er niet in stoppen, maar de overheid zal in het uiterste noodscenario wel voorkomen dat KLM, en daarmee Schiphol, schade oploopt.

De heer **Elias** (VVD):
Ziet de minister dat laatste, waarvan we allemaal hopen dat dat niet nodig zal zijn, als een vergelijkbaar majeure operatie als de redding van de banken? Waar zit het principiële verschil met bijvoorbeeld Fokker of DAF?

Minister **Dijsselbloem**:
Dat zit in de analyse van het belang van KLM in het behoud en het bedienen van het hele netwerk voor Schiphol. Als de heer Elias de analyse niet deelt, moeten we het niet doen. We hoeven daarover nu niet de knoop door te hakken. Het oordeel van het kabinet is echter wel degelijk dat KLM voor de positie van Schiphol een zeer belangrijke, zo niet onmisbare schakel is. Dus in het allerzwartste scenario — maar zo ver gaat het niet komen, want de bedrijven gaan kosten besparen, moderniseren, investeren en daar blijven we met z'n allen op drukken — komen we op een gegeven moment voor de afweging of we dat laten gebeuren. Dan zijn er nog heel veel keuzes te maken. Ook dan is niet gezegd dat aandeelhouderschap de weg is, maar we blijven dan niet passief op onze handen zitten. Dat is het enige wat ik kan zeggen over noodscenario's. We hebben er allemaal, ook het bedrijf zelf, het allergrootste belang bij en de verantwoordelijkheid om dat te voorkomen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik was gecharmeerd van de volgende opmerking van de minister: KLM heeft het target om te bezuinigen niet gehaald, Air France ook niet; het heeft geen zin om met de vinger naar elkaar te wijzen. Ik denk dat de minister daar een punt heeft. In het interview dat ik eerder aanhaalde, het onder andere in ThePostOnline gepubliceerde interview van 19 februari met de heer De Juniac, zegt de heer De Juniac dat de mogelijkheid nog bestaat dat de bezuinigingsplannen voor de Franse tak alsnog geschrapt worden. Hij zegt dat we dat niet moeten uitsluiten. We moeten inderdaad niet met de vinger gaan wijzen, maar ziet de minister wel, met ons, dat in het geval de Fransen de bezuiniging schrappen, de motivatie bij KLM en zeker het personeel daarvan wel erg ver weg raakt om nog een stap extra te doen?

Minister **Dijsselbloem**:
Ik ga niet op een quote reageren die ik niet heb gelezen en die ik misschien ook helemaal niet goed kan interpreteren. De staatssecretaris heeft aangegeven wat ook voor de Franse poot de verdergaande plannen zijn, ook in termen van schrapping van fte's en kostenbesparingen. Wij laten geen gelegenheid voorbijgaan om in gesprek met onze Franse partners erop te wijzen dat het aan allebei de kanten van het concern moet worden gedaan, dus ook aan Franse zijde. Dit laatste beklemtonen we echt. Als ik met mijn collega-aandeelhouder, de Franse minister van Economische Zaken, spreek, dan is hij het daar volstrekt mee eens. Minister Macron zegt ook: ze moeten echt hun eigen problemen aanpakken, ze moeten hier doorheen. Ook in Frankrijk moet het, als je zo veel banen schrapt, op een sociaal verantwoorde manier gebeuren. Dat is het punt helemaal niet. Dat doen we in Nederland ook. We hebben in Nederland niet de Angelsaksische benadering van "u kunt vertrekken". Ook bij de KLM gebeurt het op een nette manier. Het is echter wel onvermijdelijk om de toekomst van het bedrijf zeker te stellen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het mooie is dat u als aandeelhouder, als minister hier vandaag weer heel duidelijk zegt wat u de taak voor KLM en Air France vindt. De vraag is of uw collega, die dat tegen u ook zo zegt, dat ook "en plein public" … O, voorzitter, excuus. Ik stel nu via u dezelfde vraag. De vraag is of …

De **voorzitter**:
Anders moet u zich morgen bij de secretaris melden!

De heer **Van Helvert** (CDA):
Nee, dat zou ik absoluut niet willen, voorzitter. Dat heb ik al een aantal keer moeten doen. Nee, dat is … Nu moet ik weer even ophalen wat ik ook alweer aan de minister wilde vragen.

Minister **Dijsselbloem**:
Of mijn collega dat ook publiekelijk …

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ja! Dank u wel, minister. Eh, voorzitter, ik dank de minister dat hij mij nu even helpt.

Doet de Franse minister dat ook? De vraag is eigenlijk: hoe kunnen we de minister, het kabinet versterken of meer motiveren om die uitspraak, ook door de Franse minister gedaan, bij Air France te krijgen? Daar lijkt namelijk publiekelijk het tegenovergestelde te worden gezegd.

Minister **Dijsselbloem**:
Ik ben er oprecht van overtuigd dat ook de Fransen heel goed begrijpen dat het bedrijf op orde moet worden gebracht. Het moet veel kostenefficiënter en het aanbod moet kwalitatief beter. Ook dat laatste moet. Er moet dus ook worden geïnvesteerd. Dat blijkt uit alle gesprekken. Het doorvoeren van dit type reorganisaties in een Frans bedrijf gaat met meer wapengekletter gepaard dan in Nederland. In Nederland is er een traditie waarin bonden en werkgevers proberen er samen uit te komen. Soms lukt dat niet, en dan hebben we ook een staking aan de poort. Heel vaak proberen we er echter goed uit te komen. Dat wil niet zeggen dat er in Frankrijk niets gebeurt. Ik blijf dat onderstrepen. Ik blijf ook bij de Fransen onderstrepen dat het een gezamenlijke opgave is. Ik wil helemaal geen discussie over de vraag of het niet uit elkaar zou moeten. En ik zeg niet: de Fransen dit en de Fransen dat. Het is een gezamenlijke opgave. Mijn ervaring met mijn Franse gesprekspartners is dat zij dat ook zo zien. En ja, soms gaat dat moeilijk. En ja, Frankrijk heeft zijn bijzondere cultuur tussen sociale partners. Maar er gebeurt wel wat. Daar zal op gedrukt moeten worden. Ook de heer De Juniac weet dat. Hij is het daar ook mee eens.

De **voorzitter**:
Hiermee is een einde gekomen aan de eerste termijn van de regering. Voor de tweede termijn van de Kamer geef ik graag het woord aan de heer Graus. Hij heeft een spreektijd van één minuut.

☐

De heer **Graus** (PVV):
Mijnheer de voorzitter. Ik dien een drietal korte moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, te onderhandelen over een evenwichtigere machtsverdeling binnen het Air France-KLM-Group Executive Committee,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 242 (28165).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, ervoor zorg te dragen dat er geen deel van het aandelenpakket van en de zeggenschap over Transavia Nederland in Franse handen valt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 243 (28165).

De heer **Graus** (PVV):
100% KLM.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, te bezien op welke manier en met welke financiële dekking de staatsdeelneming in KLM gelijk kan worden gesteld aan het percentage van de Fransen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 244 (28165).

De heer **Graus** (PVV):
Mijnheer de voorzitter, dit is mogelijk. Ik was hier net met een collega over aan het discussiëren. De minister van Financiën heeft het toegezegd. Mogelijk kan ik de motie aanhouden. Als ik de minister goed heb begrepen — misschien kan de minister even meeluisteren in plaats van met de staatssecretaris te praten — zei hij dat hij een noodrem heeft en dat hij in kan grijpen, mocht er iets zijn. Dat hebben voorgangers nooit toegezegd. Dat zou dus een soort toezegging betekenen en dan kan ik de motie misschien wel intrekken. Maar dat hoor ik dadelijk wel.

De **voorzitter**:
Helder. Dank u wel, mijnheer Graus. Dan is nu het woord aan de heer Van Helvert.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Dank voor de beantwoording. De ongerustheid is niet in één debat weggenomen, zeker ook omdat ik merk dat het kabinet eigenlijk allerlei losse dingen ziet. Het kabinet ziet het Group Executive Committee, de raad van commissarissen of Transavia als allemaal losse dingen, die steeds kunnen veranderen en dan van Amsterdam naar Frankrijk gaan of van KLM naar Air France. Het kabinet ziet het allemaal als losse dingen. Het gevoel dat ik daarbij heb, is dat het allemaal losse plakjes zijn. Maar het zijn plakjes van dezelfde worst, namelijk van het gezag van KLM. Ik zat dus eigenlijk met een punt om een motie in te dienen over breed. Maar goed, dat wil de minister niet. Ik dien dus de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het voor Nederland belangrijk is dat KLM binnen het concern Air France-KLM een zelfstandige positie behoudt;

constaterende dat het verbindingennetwerk van KLM en partners van groot belang is voor de internationale bereikbaarheid, de overstapfunctie, de werkgelegenheid en de Nederlandse economie;

constaterende dat de Nederlandse Staat aandeelhouder is van KLM;

verzoekt de regering om in de richting van de Franse regering en de holding van Air France-KLM duidelijk te maken dat de invloed van Nederland en KLM op geen enkele manier kleiner mag worden binnen de holding,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 245 (28165).

Dank u wel. Het woord is aan de heer Monasch. Die ziet af van zijn termijn. Dan is het woord aan de heer Smaling.

☐

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Dit was een leuk debatje. Dank aan iedereen die eraan heeft bijgedragen. Het was ook wel nuttig om de klok weer even gelijk te zetten, voor zover dat mogelijk is op zo'n pittig onderwerp als dit. Ik heb één motie, nu ik hier toch ben.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat mogelijk Transavia Holland direct onder de holding van Air France-KLM komt te vallen;

overwegende dat dit nadelige gevolgen kan hebben voor KLM, zowel op het gebied van werkgelegenheid als voor de ondersteuning van het netwerk van KLM;

spreekt uit, de inzet om Transavia Holland te behouden onder de vlag van KLM ten volle te ondersteunen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 246 (28165).

De heer **Smaling** (SP):
En of ik als socialist ooit nog aan de leiding van een belangrijk bedrijf zal staan, weet ik niet, zeg ik tegen

mevrouw Belhaj. Maar wie weet wat de minister nog voor mij in petto heeft.

De **voorzitter**:
We zullen zien. Dan is nu het woord aan mevrouw Belhaj.

☐

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. Het was geenszins mijn intentie om socialisten te beledigen. Mijn excuses dus daarvoor. Het was slechts een voorbeeld van hoe de dingen kunnen lopen. Maar laat ik er maar over ophouden.

Ik vond het een prettig en vooral verhelderend debat. Het is helder gemaakt dat Air France-KLM in de holding een gewoon bedrijf is en dat daar een grote politieke betrokkenheid bij is. De zaken zijn afdoend benoemd, door zowel de minister als de staatssecretaris. Ik heb er een goed gevoel over en kan verder vertrouwen op de mensen met kennis van zaken van de bedrijfsvoering. Ik heb ook vertrouwen na de opmerking over Transavia, met dien verstande dat ik hoop dat de staatssecretaris ons informeert zodra daar ontwikkelingen in zijn. Hopelijk zijn die ontwikkelingen dan ten goede en niet ten kwade. De rol van de aandeelhouders moet op dit moment vooral zo blijven, maar ik vind het ook prettig dat vanavond bevestigd is, ook naar aanleiding van de vraag van D66, dat er een noodrem is. Ik had gehoopt dat de heer Graus daardoor een stukje beter zou slapen vanavond, maar wellicht heeft hij deze moties toch nodig om dat te kunnen doen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan is tot slot ... Nee, de heer Elias ziet af van zijn termijn. Ik neem aan dat de bewindslieden even naar de moties willen kijken. Ik schors de vergadering voor enkele ogenblikken.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

☐

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Ik zal een oordeel geven over de motie op stuk nr. 243 en de motie op stuk nr. 246. Die gaan beide over Transavia. Volgens mij heb ik in het debat duidelijk gemaakt wat mijn positie is. Mevrouw Belhaj vroeg nadrukkelijk: als er zich weer ontwikkelingen voordoen, wilt u ons dan op de hoogte houden? Dat zeg ik toe. Ik moet echter beide moties die zijn ingediend, ontraden.

In zijn motie op stuk nr. 243 verzoekt de heer Graus de regering, ervoor zorg te dragen dat er geen deel van het aandelenpakket in Franse handen valt. Dat is feitelijk gewoon onmogelijk, want ik heb die doorzettingsmacht niet. Het is dus een verzoek dat ik niet in realiteit kan uitvoeren.

De heer Smaling heeft op stuk nr. 246 een wat vriendelijker geformuleerde motie ingediend, wat zeer te waarderen is. Daarin wordt echter ook gezegd: de inzet moet zijn om ... Daarvoor geldt dat zowel de overwegingen als de vraag die de heer Smaling stelt, niet op voorhand zo kunnen worden beantwoord. Dat is niet omdat we niet goed zullen opletten, vanuit het Nederlandse belang, wat er rondom Transavia gebeurt. Dat belang heeft echter vooral een directe relatie met de vraag hoe Transavia er bijvoorbeeld voor kan zorgen dat de netwerkfunctie van Schiphol zo sterk mogelijk blijft, en uiteraard ook die van KLM. Dat is de toets die wij doen. Als dat nodig is, zitten wij er bovenop. Ik zal ook niet aarzelen om de discussie aan te gaan, maar dat is iets anders dan de veronderstelling die hier toch uit spreekt, namelijk dat wij een doorzettingsmacht hebben met niet alleen een inzet, maar ook een uitkomst die op voorhand vaststaat. Dat kan ik gewoon niet toezeggen. Om die reden moet ik beide moties ontraden.

De heer **Graus** (PVV):
Ik ben best bereid om die motie wat aan te passen, want de regering kan natuurlijk wel bemiddelen. Dat heeft de staatssecretaris ook gedaan bij de KLM-kas. Toen is ze ook in het vliegtuig gestapt als eerste daadkrachtige bewindspersoon en er naartoe gegaan. Dat heeft ze ook allemaal geregeld. Haar voorganger zei dat ze dat niet kon doen, maar alles kan. De formulering "zorg te dragen" is misschien wel heel strikt. Ik ben best bereid om te vragen om te helpen met het bemiddelen, zodat dat niet zomaar kan gebeuren. Dat kan de regering wel terdege. Wat met de KLM-kas gelukt is, moet nu toch weer ook lukken? Wat is het verschil?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik wil heel graag credits van de heer Graus ontvangen, maar niet als die mij niet toekomen. Volgens mij was mijn voorgangster nog in functie toen die discussie speelde. Ik ben meteen in mijn eerste weekend afgereisd, juist vanwege Transavia. Wij moeten het wel even bij de feiten houden. Ik weet dat de heer Graus daar zelf ook altijd heel scherp op let. Dat heeft laten zien hoe ik hierin zit, maar ik wil wel voorkomen dat ik hier beloftes doe die ik gewoon niet kan waarmaken. Het heeft dus niet zo veel zin om teksten van moties te veranderen. Ik heb die motie niet nodig om datgene te doen wat ik noodzakelijk acht, als het moment daar zou zijn. Maar dat is er nu niet. Dat is, denk ik, ook van belang. Er is sinds november geen ontwikkeling meer geweest. Het is op dit moment geen prioriteit. Ik zou dus zeggen: laten wij die er dan zelf niet van maken.

De heer **Graus** (PVV):
Dat is echt wel een prioriteit. Als je ziet dat de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers, mensen van KLM, iedereen van de top tot helemaal beneden op de werkvloer, en Schiphol zich ernstig zorgen maken over wat er met Transavia gaat gebeuren, is dit echt wel een prioriteit. Het kan niet zo zijn dat al die mensen maar uit hun nek kletsen. Dat is onmogelijk. Ik houd het er echt bij. Het compliment dat ik de staatssecretaris gaf, klopte namelijk wel. Deze staatssecretaris is direct toen wij dat vroegen, naar Parijs gegaan. De heer Van Helvert heeft haar daar ook een compliment over gemaakt. Dat is echt aan deze staatssecretaris te wijten, dus ik zie niet in waarom ik dat opeens aan een andere staatssecretaris moet gaan toewijzen.

Ik zal hierover na gaan denken. Ik zal de motie dusdanig aanpassen dat de regering in ieder geval kan bemiddelen in het ervoor zorgdragen dat er geen aandelenpakketten van of zeggenschap over Transavia in Franse handen komen en dat dat 100% KLM blijft.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nogmaals, als het nodig is om naar Parijs te gaan, ga ik gewoon. Dat heb ik eerder laten zien en dat zal ik blijven tonen, maar daar heb ik geen motie voor nodig.

Minister **Dijsselbloem**:
Voorzitter. In zijn motie op stuk nr. 242 verzoekt de heer Graus de regering te onderhandelen over een meer evenwichtige machtsverdeling binnen het executive committee. Volgens mij moet het executive committee vooral ...

De heer **Graus** (PVV):
Wacht eens even. Begrijp ik het nou goed dat de staatssecretaris zegt dat, mocht dit wel gebeuren, zij ingrijpt en dus bereid is om naar Parijs te gaan? Dan kan ik de motie natuurlijk ook intrekken, want dan heb ik de toezegging binnen dat zij ingrijpt op het moment dat er wat gaat gebeuren. Dat gebeurde toen ik ging zitten. Dat wil ik wel weten.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Ik ga nog even staan, zodat ik de heer Graus in de ogen kan kijken. Het zit hem precies in de woorden die de heer Graus gebruikt. Ik kan niet ingrijpen. Ik heb geen zeggenschap. Wat ik kan doen, is politiek druk uitoefenen als de Nederlandse regering ervan overtuigd zou zijn dat binnen de holding keuzes gemaakt worden die ten nadele zijn van de netwerkfunctie van KLM en daarmee van Schiphol. Als dat type keuzes aan de orde is, ga ik uiteraard met gezwinde spoed naar Parijs; zonder meer, zonder twijfel. Dat is echt iets anders dan ingrijpen. Wij zijn niet bij machte om in te grijpen. Volgens mij heb ik volstrekt helder gemaakt wat ik doe, als dat nodig is. Dat is echt een ander debat dan hetgeen wij nu voeren.

De heer **Graus** (PVV):
Omdat ik de staatssecretaris al een paar jaar langer ken, ben ik dan bereid om die motie in te trekken. Ik weet dat de staatssecretaris, als er iets gebeurt ten nadele van KLM, Schiphol en alle actoren die ik heb opgenoemd, in ieder geval haar best gaat doen om dat te voorkomen. Meer vroeg ik eigenlijk niet.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dan zijn we het daar in ieder geval over eens.

De **voorzitter**:
Aangezien de motie-Graus (28165, nr. 243) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De **voorzitter**:
Het woord is nu alsnog aan de minister van Financiën.

Minister **Dijsselbloem**:
Dit is een stukje vakmanschap van de staatssecretaris zoals u het zelden zult zien. Ik vond het echt politiek vakmanschap.

De **voorzitter**:
Mijnheer Elias, wat hebt u nu ineens?

De heer **Elias** (VVD):
Dan ligt het ook voor de hand dat de heer Smaling zijn motie op nr. 246 intrekt.

De **voorzitter**:
Daar gaat de heer Smaling zelf over. Ik zie hem niet in beweging komen.

Minister **Dijsselbloem**:
Ik zie de logica daarvoor wel, maar dit terzijde.

Voorzitter. De motie op stuk nr. 242 gaat over een evenwichtige machtsverdeling binnen het executive committee. Dat moet een goed samengestelde, kwalitatief goede groep uitvoerende managers zijn. Dat daar ook Nederlandse kennis en ervaring bij zit is zeker belangrijk voor dit concern. De benadering van een evenwichtige machtsverdeling, alsof het zou gaan om een machtsstrijd, spreekt mij niet aan. Dit gaan we niet doen. We gaan niet onderhandelen over een "evenwichtige machtsverdeling" op dat niveau. Ik ontraad de motie dus.

De motie op stuk nr. 244, ook van de heer Graus, verzoekt om een staatsdeelneming in KLM gelijk aan het percentage van de Fransen. Dat is echt onmogelijk. De Fransen hebben namelijk — ik doe het nu uit mijn hoofd — 95% of 94% van de aandelen in KLM. De heer Graus zegt dat het aandeel van de Nederlandse Staat gelijk moet zijn aan dat van de Fransen. U begrijpt mijn probleem daarbij; dat kan dus niet. Belangrijker is natuurlijk dat een uitbreiding van het aandeel van Nederland in KLM of op holdingniveau, op geen enkele manier bijdraagt aan de oplossing die nodig is voor het concern en de twee onderdelen. Daar hebben we het uitgebreid over gehad. Ik ontraad de motie dus.

De heer **Graus** (PVV):
Daarom staat er bij zo'n motie natuurlijk altijd: "gehoord de beraadslaging". Je hebt maar één minuut, dus je moet dat zo kort mogelijk houden. Ik kan het onmogelijk zo uitleggen dat de minister me daar niet op kan pakken. De minister weet natuurlijk wel waar ik op doelde — laat dat heel duidelijk zijn — want daar hebben we over gedebatteerd. Ik zal de motie mogelijk iets aanpassen, maar ik zal haar wel in stemming brengen. Als het ooit goed fout gaat en er een parlementaire enquête komt, moet je als Kamer zorgen dat je alle verantwoording hebt gepakt die je kunt nemen, met alles wat binnen je mogelijkheden ligt. Dat heb ik dan in ieder geval gedaan. Anderen zullen dan met een natte bilnaad zitten, maar ik niet.

Minister **Dijsselbloem**:
Om een evenwichtig oordeel te kunnen geven over een motie, is het voor de regering wel goed om te kunnen begrijpen wat er staat. Ik lees echt: een gelijk percentage in KLM te nemen. Misschien bedoelt de heer Graus: Air France-KLM. De motie wordt nog aangepast. Zoals de motie nu is, zal ik haar zeker ontraden. Ik denk dat ik haar na de

aanpassing nog steeds zal ontraden, omdat het gaat om de vraag of nu participeren, het meer aandelen nemen in KLM dan wel de holding, ook meer enigszins bijdraagt aan de oplossingen die nodig zijn. Dat is niet het geval.

De motie op stuk nr. 245 van de heer Van Helvert heeft als constatering dat het Nederlandse aandeel in de executive committee en de Board of Directors in het afgelopen jaar is afgenomen. In de Board of Directors heeft Nederland gewoon de vastgestelde vier zetels. Ik dacht dat op dit moment ook de voorzitter van de Raad van Commissarissen van KLM, vooralsnog als waarnemend lid, bij de board aanwezig is. Ook op die manier is de link dus versterkt. Over het executive committee zijn geen vaste afspraken gemaakt. Dat kent geen Nederlandse en overigens ook geen Franse stoelen. Daar moet de kwaliteit gewoon goed zijn geborgd. Kennis over en ervaring in Nederland is daarbij een kwaliteitsaspect. Dan kom ik bij het dictum, waarin de regering wordt verzocht om duidelijk te maken dat de invloed van Nederland en de KLM op geen enkele manier kleiner mogen worden binnen de holding. Nederland heeft strikt genomen formeel geen invloed, in ieder geval niet via de weg van aandeelhouderschap, over de governance op het niveau van de holding. Nee, dat zeg ik niet goed. Jaap de Hoop Scheffer is natuurlijk als regeringscommissaris daarin vertegenwoordigd. Er is geen sprake van dat dat onder druk zou staan. Die vier Nederlandse stoelen staan helemaal niet ter discussie en blijven behouden. In het executive committee is er geen vaste sleutel en zijn er geen Nederlandse of Franse stoelen. Ik vind deze motie niet zinvol en niet correct in haar formulering. Om die reden ontraad ik haar.

De heer **Smaling** (SP):
Ik trek mijn motie op stuk nr. 246 in.

De **voorzitter**:
Aangezien de motie-Smaling (28165, nr. 246) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
De resterende drie moties zullen aanstaande dinsdag in stemming worden gebracht. Ik dank de bewindslieden voor hun komst en de leden voor hun bijdrage aan het debat.